

Les conventions entre l'Etat français et les grandes Compagnies de navigation

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

(es-Sciences Politiques)

Présentée et soutenue le Lundi 5 Novembre 1928, à 14 heures

PAR

François de MONTETY

MEMBRES DU JURY :

Président :	M. RIPERT.
Suffragants	{ M. WAHL.
	{ M. JÈZE.

LIBRAIRIE DES FACULTÉS

162, RUE SAINT-JACQUES

PARIS

1928

LES CONVENTIONS ENTRE L'ÉTAT FRANÇAIS
ET
LES GRANDES COMPAGNIES DE NAVIGATION

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Les conventions entre l'Etat français et les grandes Compagnies de navigation

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT
(es-Sciences Politiques)

Présentée et soutenue le Lundi 5 Novembre 1928, à 14 heures

PAR

François de MONTETY

MEMBRES DU JURY :

Président : M. RIPERT.
Suffragants { M. WAHL.
 { M. JÈZE.

LIBRAIRIE DES FACULTÉS

162, RUE SAINT-JACQUES

PARIS

1928



CHAPITRE PREMIER

L'importance des lignes régulières de paquebots et les conditions spéciales de leur exploitation ont amené la plupart des grands Etats modernes à se lier par des contrats spéciaux avec leurs grandes compagnies de navigation.

Section I

IMPORTANCE DES LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS DANS
L'ÉCONOMIE MONDIALE ET DANS CELLE DE CHAQUE NATION.

1°) *Importance des lignes régulières de paquebots dans l'économie mondiale. — a) en théorie. —*

Les économistes qui ont analysé les caractéristiques de la vie économique moderne ont été unanimes à souligner, en même temps que le développement prodigieux de la production et des échanges, l'interdépendance étroite de ces deux ordres de phénomènes.

Il y a là plus qu'un parallélisme fortuit, mais bien plutôt des rapports de causalité réciproque.

Le développement de la production ne peut pas plus se concevoir sans le développement des échanges, que le développement des échanges sans celui de la production.

Le développement de la production est intimement lié aux applications pratiques de la science, à la concentration

et à la spécialisation de l'activité humaine, soit individuelle, soit collective.

Platon avait déjà signalé dans sa « République » les avantages de celle-ci, lorsqu'il écrivait : « Les choses se font mieux et plus aisément lorsque chacun fait celle pour laquelle il est propre et qu'il est dégagé de tout autre soin ».

Mais c'est dans les temps modernes que cette division du travail a été poussée à un degré avancé, ainsi que le démontre si brillamment Adam Smith dans son fameux ouvrage paru en 1776 sous le titre de « Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations, et ainsi que l'explique si clairement l'économiste allemand Bucher (*Die Entstehung der Volkswirtschaft*) avec sa théorie des économies successives : familiale, puis urbaine, puis nationale.

A l'heure actuelle, ce dernier stade est dépassé et nous sommes incontestablement à la période de l'Economie internationale. Chaque région du globe consomme des produits venant de tous les coins du monde et inversement ses produits propres se répandent souvent dans toutes les directions de l'univers.

Cela suffit à faire comprendre la place éminente des transports, maritimes aussi bien que terrestres, dans l'économie moderne. Ils jouent dans l'organisme économique un rôle comparable à celui de la circulation sanguine dans l'organisme humain. Tout ce qui les arrête et les désorganise quelque peu sérieusement amène des troubles, des crises, des arrêts de production, des pertes financières dans les branches d'activité et les régions qui en sont atteintes.

Mais ce n'est pas seulement l'abondance et la rapidité des transports qu'exige le rythme de la vie moderne, c'est encore dans un grand nombre de cas leur régularité et il

la demande de plus en plus dans les transports maritimes comme dans les transports terrestres.

Plus ou moins inconsciemment le navire est considéré chaque jour davantage comme le prolongement du rail.

La régularité qui est demandée aux trains de voyageurs et à certains trains de marchandises est demandée aux navires à passagers, ou paquebots (qui d'ailleurs transportent tous du fret, en plus des voyageurs) et aux lignes régulières de cargos qui paraissent incontestablement appelées à se développer.

En ce qui concerne les passagers, ce besoin de régularité se comprend aisément « Time is money ». L'homme moderne organise l'emploi de son temps longtemps à l'avance ; s'il voyage pour ses affaires, il prend des rendez-vous à des dates déterminées avec ses correspondants et un faible retard peut lui porter un préjudice considérable. S'il est simple touriste, il a aussi des prévisions presque aussi impérieuses. Il compte visiter telle ville tel jour, telle autre le lendemain ; il a des chambres retenues, des amis à voir à des dates déterminées, etc.

En ce qui concerne les marchandises, la régularité dans l'expédition et la livraison est à peine moins importante. Il s'agit parfois d'un simple caprice de la clientèle qui veut recevoir dans le moindre délai tel article de fantaisie, par exemple robe, chapeau ou bijou de telle grande maison de Paris. Parfois il s'agit de denrées périssables qui ne peuvent attendre indéfiniment. D'autres fois encore il s'agit de marchandises qui sont indispensables à la marche d'une usine, à la reconstitution d'un stock, à l'approvisionnement de détaillants.

Bien que ce besoin de régularité soit un élément primordial de l'évolution des transports maritimes, il faut reconnaître qu'un grand nombre de marchandises sont encore transportées par des navires sans horaires ni itinéraires réguliers, bien connus sous le nom de « tramps ».

b) *D'après les statistiques.* —

Il serait extrêmement intéressant, après avoir examiné « in abstracto » l'importance des transports maritimes réguliers, de voir quelle est en réalité leur place dans l'ensemble des transports maritimes, si toutefois les statistiques se prêtaient davantage à cette discrimination.

Dans les chiffres globaux qui sont généralement donnés, la portion de tonnage revenant aux paquebots peut présenter des différences considérables suivant les pays, les ports ou les lignes considérées.

C'est ainsi que, par exemple, sur les 5.337 traversées du Canal de Suez effectuées en 1925 avec 26.761.935 tonnes, la part des paquebots est vraisemblablement bien plus considérable que sur les 5.197 traversées du Canal de Suez pendant l'exercice correspondant, avec 26.037.448 long tons.

Rien d'ailleurs ne peut mieux faire ressortir l'importance des lignes régulières de paquebots que le chiffre des passagers transportés.

Le Bureau international du Travail a établi à ce sujet, en ce qui concerne l'émigration européenne transocéanique l'intéressant tableau suivant qui donne une idée de l'ordre de grandeur des masses d'hommes mises en mouvement chaque année à la surface des mers, à bord des paquebots.

Progression du transport des émigrants
L'émigration européenne transocéanique de 1880 à 1923

(sur tous les pays outre-mer — Majorité Amérique Nord
 » Sud)

Emigration moyenne des années

PAYS	1881-90	91-1900	1901-10	1911-13	1920-23
Allemagne	134.242	52.988	27.965	22.359	45.963
Autriche-Hongrie	22.384	35.680	110.332	240.979	47.620 a)
Belgique	4.027	2.850	3.055	5.607	3.692
Danemark	8.162	5.151	7.342	7.632	5.826
Espagne	37.782	38.780	109.090	161.709	92.603
Angleterre, Irlande	255.853	174.279	281.843	390.292	242.136
Italie	99.000	157.959	361.517	408.550	176.203
Norvège	18.669	9.485	19.086	10.486	8.737
Pays-Bas	5.211	2.393	2.801	2.374	4.261
Portugal	18.532	26.889	32.531	82.909	31.038
Suède	32.751	20.451	22.404	16.228	11.109
Suisse	9.091	4.408	4.907	5.858	7.550
b)	648.383	537.218	998.756	1.368.367	685.217

a) Répartition de l'émigration d'après guerre du territoire de l'ancienne Autriche :

Autriche, 36.452 ; Hongrie, 5.854 ; Pologne, 36.828 ; Roumanie, 20.794 ; Royaume Serbe C. S., 17.710 ; Tchécoslovaquie, 72.842. — Total de 1920 à 1923 : 190.480. — Moyenne annuelle : 47.620.

b) Ne figurent pas les pays européens ne possédant pas de statistiques directes (France, Bulgarie, Grèce, Turquie, Pays Baltes, Russie).

2°) *Importance des lignes régulières de paquebots dans l'économie de chaque nation.* —

De l'importance que les lignes régulières de paquebots ont dans le monde moderne, on pourrait être tenté de conclure que cette importance est aussi grande au regard de chaque nation.

Cette question a donné lieu à de nombreuses discussions au cours desquelles se sont souvent manifestées des divergences de vues radicales. Celles-ci se traduisent dans la pratique par les différences d'attitude que prennent les divers gouvernements vis-à-vis de leurs grandes compagnies de navigation, certains les soutenant de toutes manières, d'autres au contraire s'en désintéressant plus ou moins.

Nous pensons qu'il convient, afin d'avoir une idée claire sur la question, de procéder par distinctions.

Le premier point à examiner est celui-ci :

« Au regard de la science économique, la possession de « lignes régulières de paquebots est-elle particulièrement « utile à la prospérité d'une nation. »

Les grandes notions de division du travail et de spécialisation que nous rappelions plus haut s'imposent aux collectivités humaines aussi bien qu'aux individus. Elles enseignent que chaque nation doit diriger ses activités et ses capitaux vers les industries pour lesquelles elle est le mieux douée et dans lesquelles elle trouvera les plus gros profits. Si donc une nation est bien douée pour l'industrie de l'exploitation des paquebots, si d'autre part ses capitaux et ses énergies ne sont pas sollicités par des branches d'activité plus rémunératrices, elle a intérêt à s'enga-

ger dans cette voie. Cela dépend donc d'une foule d'éléments et notamment de l'abondance plus ou moins grande des richesses naturelles du pays et de leur état d'exploitation. C'est ce qui explique que les pays neufs dont le sol et le sous-sol offrent des possibilités immenses se préoccupent peu que les paquebots qui desservent leurs ports soient uniquement surmontés de pavillons étrangers.

Donc, en elle-même, l'industrie des lignes régulières de paquebots n'a pas de place éminente, au point de vue économique, dans la hiérarchie des industries d'un pays.

Mais on a fait valoir souvent, et peut-être d'une façon excessive, les profits indirects qu'elle procure au pays.

Le paquebot, a-t-on dit, est un merveilleux *instrument de publicité* pour la nation à qui il appartient. Cela paraît incontestable, si toutefois il est bien un produit de l'industrie nationale, s'il a été construit, décoré, aménagé dans le pays et s'il est en quelque sorte l'expression de son génie pratique et artistique. Cette publicité prend d'autant plus de valeur que la clientèle des paquebots se compose généralement de la partie la plus riche, la plus active, la plus influente de chaque nation.

Toutefois si l'exploitation de lignes régulières de paquebots entraîne des charges pour l'Etat et que celui-ci les accepte parce qu'il les considère comme des dépenses de publicité nationale, il y a lieu de se demander si un autre emploi publicitaire de ces mêmes sommes n'aurait pas donné des résultats analogues ou supérieurs.

On a invoqué aussi en faveur des lignes régulières de paquebots le vieux dicton : « *La marchandise suit le pavillon* ». La possession de navires battant pavillon national serait donc de nature à favoriser le commerce, spécialement

le commerce d'exportation et serait par conséquent le meilleur stimulant de la production.

Il est difficile d'établir la valeur de cette conception, qui eut peut-être sa raison d'être autrefois, lorsque l'armateur était en même temps commerçant, mais qui n'en a plus guère aujourd'hui qu'il est un simple transporteur. En réalité, comme le dit fort justement M. Charles Gide : « *La nationalité de l'agent commercial à l'étranger importe plus que celle du navire transporteur* ».

Et en fait, l'expansion commerciale de l'Angleterre ou de l'Allemagne avant la guerre paraissent dus bien plus à l'abondance, à la qualité et à l'organisation de leurs agents commerciaux à l'étranger — consuls, représentants de commerce, banquiers, etc. — plutôt qu'au développement, d'ailleurs remarquable, de leurs lignes régulières de paquebots.

En faveur de la même thèse on peut faire remarquer que des pays dépourvus de frontières maritimes, — comme la Suisse — ou d'autres qui sont uniquement desservis par des lignes régulières étrangères — comme Cuba ou l'Argentine — ont un commerce transocéanique qui est loin d'être négligeable.

Arguments économique-politiques en faveur de la possession de lignes régulières de paquebots.

Les arguments les plus forts en faveur de la possession de lignes régulières de paquebots paraissent à notre avis des arguments d'ordre politique ou qui se rattachent à des notions politiques.

Pour les pays qui ont des colonies il est d'un intérêt évident à ce que les liaisons maritimes entre la métropole

et ses prolongements d'outre-mer soient soumises à l'autorité nationale et non abandonnées à la discrétion d'une puissance rivale. Les relations administratives, les transports de correspondance, de fonctionnaires, de troupes, de matériel de guerre, etc. ne sauraient être confiés, au moins d'une manière habituelle, à des pavillons étrangers, qui peuvent un jour ou l'autre devenir des pavillons ennemis.

La nécessité d'une liaison nationale s'impose moins dans les rapports maritimes avec les grands centres étrangers. Dans ce cas, l'utilité du paquebot est un peu différente. Il est alors plutôt un instrument de lien moral et de prestige, précieux à ces deux égards aux dirigeants de la politique étrangère de la nation considérée. La présence des paquebots d'un pays sur les grandes lignes de concurrence internationale est une affirmation de vitalité et d'énergie, car elle indique la volonté de triompher ou tout au moins d'accepter la lutte sur le terrain industriel où elle est la plus âpre.

En dehors de ce rôle de liaison, il n'est pas interdit de considérer que les paquebots constituent pour les pays avides d'expansion une sorte de colonisation d'une nature spéciale : la colonisation de la mer. Ne constituent-ils pas en effet sur les routes maritimes des îlots mobiles prolongeant le territoire national ? Abstraction faites des restrictions qui s'imposent dans les eaux territoriales étrangères, c'est la souveraineté nationale du pays d'origine qui s'y exerce ; ce sont les lois nationales qui s'y appliquent et c'est le pavillon national — symbole indiscutable — qui y flotte.

Or, tandis que la colonisation terrestre ne laisse plus beaucoup de territoires libres aux compétitions rivales, les

possibilités offertes encore par les espaces océaniques sont immenses.

Les paquebots, fait-on très justement remarquer aussi, sont des auxiliaires précieux pour la marine militaire en temps de guerre, ainsi que l'ont démontré une fois de plus les dernières hostilités. Soit comme croiseurs auxiliaires, soit comme navires-hôpitaux, soit comme transports de troupes ils ont rendu des services éminents qui ont valu à un grand nombre d'être torpillés par les sous-marins ennemis.

La possession de paquebots et de cargos nationaux est enfin demandée par les partisans du nationalisme ou de l'impérialisme économique, qui veulent que chaque pays tende à se suffire à lui-même et possède les industries fondamentales ou industries-clefs : agriculture, métallurgie, industrie chimique, marine marchande. Cette notion est complètement étrangère à la science économique, au regard de qui c'est l'ensemble du monde qui constitue le corps économique normal et qui admettrait seulement qu'on parle d'industries clefs sur le plan mondial.

Section II

LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES SPÉCIALES ET GÉNÉRALEMENT DÉFAVORABLES DE L'EXPLOITATION DES LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS.

Si le rôle économique des lignes de paquebots présente de grandes analogies avec celui des lignes de chemins de fer, il n'en faut pas conclure que les conditions d'exploitation des unes et des autres soient semblables.

L'industrie de l'armateur est incontestablement une des plus complexes, des plus spéciales et des plus aléatoires.

Tout concourt à rendre extrêmement difficile toute prévision de rendement et de bénéfices, aussi bien la variabilité de dépenses que celle des recettes. Nous allons examiner sommairement les unes et les autres.

1°) *Dépenses.*

a) *Charges de capital.* — L'exploitation des grandes lignes de paquebots transatlantiques met en jeu de nos jours des masses de capitaux extrêmement considérables. C'est pourquoi les entreprises individuelles ont fait place complètement dans ce domaine à de grandes sociétés de capitaux, de plus en plus étroitement liées aux établissements bancaires.

La première et la plus lourde dépense d'une compagnie maritime est l'achat de son instrument de travail : le navire. Quand ce navire est un modeste cargo, quelques centaines de mille francs, quelques millions peuvent suffire. S'il s'agit au contraire d'un puissant transatlantique représentant le dernier cri du progrès dans tous les domaines, il faut envisager un décaissement de plusieurs centaines de millions.

Le coût total de « l'Ile De France », le dernier paquebot mis en service sur la ligne Havre-New-York par la Compagnie Transatlantique, peut être évalué à près de 225 millions.

Un tel paquebot dont la longueur atteint 241 mètres, la largeur 28 mètres et le creux 21 m. 50, exige, en effet, tout d'abord, pour la seule construction de sa coque, une

masse énorme de matières premières et une somme de travail humain, intellectuel et manuel, extrêmement considérable.

Mais ensuite ses appareils moteurs et la foule de ses machines et instruments auxiliaires (qui doivent tous être des modèles les plus perfectionnés) ainsi que l'aménagement et la décoration somptueuse, par les meilleurs artistes, des locaux à passagers, représentent des dépenses également très élevées.

Dès l'origine, l'exploitation du paquebot se trouve donc grevée de charges de capital extrêmement lourdes. Et celles-ci le sont d'autant plus que dans l'industrie maritime l'amortissement doit être très rapide. On admet généralement pour les machines une période d'amortissement de 10 ans et pour le paquebot lui-même une période d'amortissement de 20 ans.

Dans l'art nautique, autant et plus peut-être que dans bien d'autres, les progrès sont rapides et incessants. Les dimensions vont toujours en augmentant ; certains paquebots ont déjà une longueur de plus de 300 mètres et les spécialistes envisagent pour l'avenir des longueurs allant de 400 à 450 mètres.

Les modes de propulsion se transforment incessamment, bien qu'aucun n'arrive encore à rallier tous les suffrages.

La chauffe au mazout est venue supplanter dans bien des cas la chauffe au charbon. La turbine à vapeur a remplacé chez beaucoup de constructeurs la machine alternative. Celle-ci pourtant n'a pas été complètement abandonnée, les perfectionnements dont elle a été l'objet, notam-

ment avec l'utilisation de la vapeur à haute pression la font encore préférer par certains.

Toutes deux paraissent d'ailleurs appelées à être détrônées par la propulsion à l'aide de moteurs à combustion interne dont le développement est prodigieux depuis quelques années. Les statistiques annuelles publiées par le Lloyds Register à ce sujet se passent de tout commentaire. Depuis 1925 le tonnage en chantier dans le monde, destiné à être propulsé par moteurs à combustion interne est supérieur au tonnage destiné à être propulsé par machines à vapeur. Aucun paquebot transatlantique français n'est encore équipé avec des moteurs Diésel. Au contraire, beaucoup de grandes lignes régulières étrangères, anglaises et italiennes notamment, sont desservies par de beaux paquebots à moteurs Diésel. Il est juste de reconnaître toutefois que quelques déboires ont été éprouvés dans ce domaine encore nouveau, et l'on estime en général que les moteurs nécessaires aux paquebots de plus de 30.000 tonnes ne sont pas encore au point. Pour les tonnages moyens de 15 à 30.000 au contraire, le moteur à combustion interne donne entière satisfaction. Signalons enfin que certains spécialistes considèrent la propulsion turbo-électrique comme devant être le mode de propulsion de l'avenir.

Mais c'est en ce qui concerne les aménagements et la décoration que le vieillissement et l'usure se font sentir le plus rapidement. Bien que la partie non avertie de l'opinion publique ne s'en doute nullement, il y a pour les paquebots, comme pour tout le reste une question de mode. La clientèle est éprise de nouveauté et exige toujours plus de luxe et de confort. L'armateur doit suivre les goûts de la clientèle sous peine de la perdre et même encore il doit

deviner ces goûts, précéder et lancer la mode, ce qui exige chez lui un sens artistique et psychologique très aiguisé et une sorte d'intuition. Il a fallu une certaine audace aux armateurs qui ont les premiers appliqué en grand sur leurs paquebots, les formules de l'art décoratif moderne, qui connaissent actuellement une si brillante fortune.

On ne saurait méconnaître à ce sujet que la clientèle veut, chaque jour davantage, que le paquebot soit un grand palace flottant, présentant toutes les commodités et tous les agréments que peut offrir la terre ferme. Sous l'influence de ce facteur, les dimensions des locaux communs, salons, salles à manger, fumoirs, etc., s'agrandissent sans cesse — de même que celles des cabines, où les couchettes superposées ont été remplacées par des lits, et auxquelles des salles de bains sont jointes le plus souvent possible.

L'opulence de la décoration doit marcher de pair avec l'amélioration du confort. Les bois les plus précieux sont employés couramment, les plus grands artistes dessinent les meubles ou les motifs d'ornementation. La clientèle veut que le navire qu'elle affectionne ait sa physionomie propre, son cachet particulier et l'empreinte d'une recherche artistique qui est encore une manifestation du désir de lui plaire.

b) *Dépenses d'exploitation* — En dehors des charges du capital, les dépenses d'exploitation proprement dites sont également très considérables. Le grand transatlantique moderne est un gros consommateur de combustible, de matières grasses et d'approvisionnements de toute sorte destinés à la subsistance des passagers et des membres de l'équipage.

La rémunération de ceux-ci constitue également un important chapitre de dépense, sans parler de tous les frais

des agences à terre, de l'administration centrale, de la publicité, etc...

Un autre élément spécial de la cherté de l'exploitation des paquebots réside dans la vitesse que la clientèle moderne exige d'eux. Cette vitesse n'a cessé d'augmenter. Le « Britannia » qui inaugura, en 1840, le service de la Compagnie Cunard entre Liverpool et Boston filait 8 nœuds 5 et traversait l'Atlantique en 14 jours 8 heures.

En 1910, le « Mauretania » de la même compagnie effectuait la traversée Irlande New-York à la vitesse de 26 nœuds 1/2 en 4 jours 10 heures.

A l'heure actuelle, la lutte pour la vitesse semble momentanément interrompue et des vitesses de 20 à 23 nœuds sur la ligne de New-York sont considérées comme très acceptables. Cela vient de ce que la vitesse est extrêmement chère. Les dépenses de combustible, de personnel et d'entretien augmentent bien plus que proportionnellement à l'augmentation de vitesse. C'est ainsi que « l'Ile de France » qui jauge 42.000 tonnes consomme 4.000 tonnes de mazout par traversée à 23 nœuds, tandis que le « Mauretania », qui ne jauge pourtant que 30.600 en consomme 4.200 lorsqu'il file 25 nœuds.

Une dernière caractéristique particulièrement importante de l'exploitation des paquebots réside dans l'élévation des risques courus par ceux-ci du fait même de la nature de leur exploitation. En raison de la valeur très considérable des navires modernes, lorsqu'un sinistre se produit, il représente l'engloutissement d'un nombre de millions bien plus considérable qu'autrefois. Il est vrai que grâce aux progrès de la propulsion mécanique, le navire moderne est moins esclave que jadis des vents, des tem-

pêtes et des éléments déchainés. Lorsqu'une collision se produit entre un bateau de pêche par exemple et un immense transatlantique, le premier sombre fréquemment corps et biens, tandis que le grand paquebot n'a aucun dommage. Malgré cela des naufrages fameux, dont certains sont encore dans toutes les mémoires, viennent de temps à autre jeter le deuil sur les plus grandes et les plus prospères lignes de paquebôts. Les compagnies ne peuvent ignorer ces risques et chaque année elles sont obligées de faire figurer dans leurs dépenses des sommes très considérables au titre des assurances maritimes, soit qu'elles soient elles-mêmes leurs propres assureurs, soit qu'elles s'adressent à des compagnies, soit qu'elles combinent ces deux modes, ainsi qu'il arrive fréquemment.

2°) *Recettes.*

Variabilité des Recettes. — En face de ces décaissements énormes à titre de première mise de fonds, et de ces dépenses annuelles d'exploitation extrêmement élevées, les armateurs de lignes régulières de paquebots peuvent-ils espérer des recettes du même ordre, tombant facilement ou tout au moins régulièrement dans leurs caisses ?

Il n'en est rien. Bien au contraire. Rien n'est plus aléatoire que les recettes d'une compagnie de navigation. Rien n'est plus changeant qu'un courant de passagers. Rien n'est plus sensible à une foule d'impondérables tels que la mode, l'atmosphère d'un paquebot, la réputation d'un commandant, l'habileté culinaire d'un chef, etc., sans parler des facteurs économiques plus tangibles tels que les variations de prospérité des différents pays ou des facteurs politiques tels que révolutions, troubles, lois restreignant ou

favorisant l'émigration, etc... C'est, en effet, pour les passagers autant que pour le fret, que se vérifie l'heureuse formule du Secrétaire Général du Comité des Armateurs de France, M. de Rousiers, qualifiant la marine marchande d'« industrie de reflet ».

Irrégularité des recettes dans le cours d'une année. —

Ce n'est pas seulement d'une année à l'autre, sous l'influence de variations plus ou moins profondes de toute sorte de facteurs que peuvent varier prodigieusement les recettes des Compagnies de paquebots. C'est encore au cours d'une même année, d'un voyage à un autre et surtout d'une saison à la saison suivante.

C'est ainsi que sur la ligne de New-York on distingue trois saisons auxquelles correspondent des tarifs différents, variant dans le même sens que l'affluence des passagers. La saison d'été qui est la plus chargée possède les tarifs les plus élevés, à l'inverse de celle d'hiver qui est une sorte de morte saison. Une compagnie qui exploite une ligne régulière de paquebots peut bien réduire quelque peu son service pendant les périodes creuses à condition qu'elle l'annonce longtemps à l'avance. Mais une fois son horaire établi elle doit s'y conformer et exécuter même les voyages qui ne lui procurent que des recettes très faibles ou pas de recettes du tout.

Extensibilité réduite des prix. — Le premier réflexe d'un industriel qui doit faire face à de lourdes charges de capital et à des dépenses d'exploitation considérables, est d'augmenter le prix de vente des produits qu'il fournit ou des services qu'il rend. Ce serait toutefois une erreur grossière de croire qu'il peut les élever indéfiniment. Il est d'abord limité, toutes choses étant égales d'ailleurs, par les

prix pratiqués par la concurrence. Lorsqu'un acheteur, en effet, a le choix entre deux produits identiques et de prix différents, il n'hésite pas et achète le moins cher.

La clientèle de paquebots procède de la même façon. Entre deux paquebots considérés comme de même classe et équivalents, elle n'acceptera une certaine différence de prix que si ce supplément est compensé à ses yeux par une supériorité quelconque ou un avantage plus ou moins grand.

Dans le cas où une compagnie exploite une ligne de paquebots sans concurrents, elle jouit évidemment d'une plus grande liberté dans l'établissement de ses tarifs de passage. Mais, là encore, l'extensibilité des prix n'est pas illimitée. La compagnie se trouve dans la situation du vendeur d'un produit bénéficiant d'un monopole. Il est un point au dessus duquel les acheteurs trouvent que le sacrifice imposé par le décaissement est supérieur à la satisfaction du besoin auquel répond l'objet acheté et où ils préfèrent s'abstenir.

En fait, dans bien des cas, afin d'augmenter leurs recettes, les compagnies de navigation ont essayé de mettre un terme à la concurrence ruineuse qui se traduit pour elles par une guerre de tarifs toujours plus bas. Des ententes appelées généralement « Pools » ou « conférences » ont été établies à plusieurs reprises dans ce but. Leur élaboration a d'ailleurs toujours soulevé de grandes difficultés et leur existence a toujours été marquée par des fraudes multiples, des discussions interminables, des dissidences retentissantes. La plus importante de ces conférences est, à l'heure actuelle, la « North Atlantic Passenger Conference » constituée à Bruxelles en 1921, sur l'initiative des

compagnies anglaises et françaises. Les lignes allemandes ne devaient pas à l'origine en faire partie, mais elles y rentrèrent par la suite en même temps que leurs associés américains. Le rôle essentiel de cette conférence est de fixer les prix minima en dollars pour chaque classe de passagers et pour chaque classe de navire. La détermination de la classe dans laquelle doit être rangé chaque paquebot est une chose délicate. On se base pour cela sur le tonnage, la vitesse, le luxe des installations, etc.

Pas de recettes provenant de la protection douanière. —

Le supplément de recettes qui résulte des Ententes entre les compagnies présente un caractère quelque peu factice. Il provient en définitive d'une limitation de la concurrence, limitation qui semble toujours fâcheuse aux partisans convaincus de l'économie politique libérale. Il faut reconnaître en tout cas que cette limitation de la concurrence ne porte que sur un point étroitement déterminé.

De plus, bien d'autres industries participent, dans une bien plus large mesure, à des recettes factices au moyen des protections douanières qui leur sont accordées.

Le domaine où s'exerce l'activité des compagnies de paquebots est international et n'est soumis par conséquent (à part les eaux territoriales) à la souveraineté d'aucun état particulier.

Mais les états qui ne peuvent ou ne veulent faire jouer les droits de douane pour augmenter les recettes de telle ou telle industrie peuvent la faire bénéficier de subventions directes, qui peuvent d'ailleurs présenter plus ou moins le caractère d'une assistance pécuniaire et revêtir des formes très diverses.

C'est ce qui se passe dans un grand nombre de pays, pour l'industrie de l'exploitation des paquebots.

En raison de l'importance théorique et pratique de cette assistance, il est nécessaire de lui consacrer une étude quelque peu détaillée.

Section III

L'AIDE FINANCIÈRE DES ÉTATS A LEURS LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS.

Les raisons qui ont incité les pouvoirs publics dans la plupart des grands états modernes à s'intéresser tout spécialement aux entreprises exploitant des lignes régulières de paquebots résident dans les considérations que nous venons d'exposer. D'une part, ces sociétés jouent un rôle tout-à-fait éminent dans l'économie mondiale et dans la vie de chaque nation, d'autre part leur exploitation présente des difficultés tout-à-fait spéciales et s'exerce dans des conditions particulièrement complexes et aléatoires.

Les formes que peut prendre toutefois cet intérêt porté par les états à leurs entreprises de navigation assurant des services réguliers de paquebots peuvent être extrêmement diverses.

En France, l'Etat a passé avec les compagnies intéressées des contrats ou « Conventions » par lesquels il s'engage à verser annuellement à celles-ci certains subsides, à condition qu'elles assurent le service dans certaines conditions déterminées.

Aide financière d'une part, organisation du service d'autre part, sont donc les deux grandes questions que l'on est amené à examiner chaque fois que l'on étudie une Convention maritime. Ce sont elles qui nous fourniront notre principale division, dans la présente étude consacrée spécialement aux Conventions maritimes françaises, conclues depuis la guerre.

Les « conventions » maritimes présentent d'indéniables analogies avec les concessions de chemins de fer ou autres. Mais sur mer, il ne pourrait être question pour un état de « concéder » une part de sa souveraineté qui ne s'y exerce pas. Il ne saurait être question notamment de déléguer au « concessionnaire » un droit d'expropriation, puisqu'il n'y a pas matière à propriété privée.

Les Conventions maritimes apparaissent encore moins comme des actes unilatéraux de la puissance publique. Elles sont de véritables contrats synallagmatiques et en présentent tous les caractères. Nous y trouvons en effet deux parties qui traitent librement entre elles : d'un côté l'Etat représenté par le Ministre chargé de la Marine Marchande, de l'autre une compagnie de navigation représentée par le Président de son Conseil d'Administration.

Nous y trouvons aussi les obligations réciproques de ces deux parties : assurer le service dans des conditions déterminées d'une part, verser la subvention convenue d'autre part.

Il est bon de rappeler toutefois que ces contrats, une des deux parties étant l'Etat, sont régis par le droit administratif. Les litiges qui peuvent être soulevés au sujet de leur application relèvent donc, non des tribunaux civils, mais des juridictions administratives.

Il convient également de remarquer que ce qu'on désigne sous le nom générique de « Convention maritime » comprend en réalité, dans la pratique courante, un ensemble de documents qui, pour être connexes, n'en sont pas moins essentiellement différents.

La convention proprement dite, composée de dix à vingt articles seulement, se borne à énoncer l'essentiel des obligations réciproques, en insistant seulement sur les engagements financiers de l'Etat. Ce document doit être spécialement approuvé par une loi.

Le cahier des charges, auquel se réfère la convention, est, au contraire, un document assez long qui renferme tous les détails relatifs à l'exécution des services.

Les avenants, enfin, qui interviennent parfois, sont des actes additionnels, généralement très courts qui apportent certaines modifications à des conventions antérieures.

Il faut enfin rapprocher des conventions certaines *charte-parties* qui sont en principe de simples contrats d'affrètement, mais qui en fait, sur les lignes méditerranéennes notamment, revêtent dans une certaine mesure les caractères des grandes conventions maritimes. Nous serons amenés à en parler au cours de la présente étude, de même que de certaines petites conventions moins solennelles que celles envisagées plus haut, et passées entre les compagnies et les départements de la Guerre et des Colonies.

A l'Etranger, dans bien des cas, c'est également sous la forme de Conventions que s'est manifesté l'intérêt porté par les pouvoirs publics aux Compagnies de paquebots.

D'autres pays ont eu recours à des modes d'encouragement indirects dont l'efficacité n'est pas pour cela négligeable.

Nous estimons nécessaire de passer sommairement en revue ces différentes méthodes employées à l'étranger, dans les principales nations maritimes du monde moderne, avant d'examiner en détail le régime des Conventions maritimes tel qu'il existe en France depuis la guerre.

ANGLETERRE.

La plus célèbre convention maritime anglaise est celle qui est intervenue en 1903 entre l'Etat anglais et la Cie Cûnard. On était en pleine période de rivalité maritime. Les compagnies allemandes détenaient le record de la vitesse sur la ligne de New-York avec le Kaiser Wilhelm Der Grosse, lancé en 1897 et qui filait 22 nœuds 5. Cette vitesse même allait être dépassée dans le courant de l'année 1903 par le Deutschland qui filait 23 n. 5.

D'un autre côté, en Amérique, Pierpont Morgan venait d'essayer en 1902 de réaliser la plus grande tentative de concentration maritime qui ait jamais été conçue : le Trust de l'Océan, qui devait grouper toutes les compagnies de navigation Nord-Atlantique. En fait, il réussit seulement à englober deux compagnies américaines, quatre compagnies anglaises, dont la White Star et la Red Star, et à obtenir un accord avec les deux grandes compagnies allemandes : Hamburg America et Norddeutscher Lloyd.

Il parut aux Anglais que l'hégémonie maritime traditionnelle de leur pays était sérieusement menacée. Le gouvernement passa alors avec la Compagnie Cunard un contrat comportant les obligations réciproques suivantes. L'Etat s'engageait à verser à la Compagnie une subvention annuelle de Liv. 150.000 (soit 3.750.000 francs-or d'avant-guerre, soit 18.750.000 de francs-or actuels. Il lui consen-

tait de plus un prêt de Liv. 2.600.000 (soit 65.000.000 de francs-or d'avant-guerre, soit 325.000.000 de francs-or actuels) au taux réduit de 2 3/4 %.

Comme contre partie, la Compagnie s'engageait à rester exclusivement anglaise par ses navires, son conseil d'administration, ses officiers et sa Direction ; elle accordait à l'Etat un droit de préférence pour l'achat éventuel ou la location de ses navires et enfin elle s'engageait à mettre en chantier immédiatement deux navires rapides pouvant servir de croiseurs auxiliaires et filant 24 nœuds. Ces deux paquebots furent le *Mauretania* et le *Lusitania*. Grâce à eux le record du « ruban bleu », c'est-à-dire de la vitesse sur l'Atlantique Nord est revenu à l'Angleterre qui n'a cessé de le garder depuis cette époque.

Le *Lusitania* a été coulé pendant la guerre et la subvention a été réduite depuis plusieurs années à 90.000 livres sterlings.

La convention de 1903 est d'ailleurs venue à expiration en 1927 et n'a pas été renouvelée.

En dehors de cette fameuse convention de 1903 avec la Cie Cunard, toutes les autres conventions conclues entre le gouvernement anglais et ses compagnies de paquebots sont présentées officiellement comme des conventions « postales » réglant seulement la rémunération du transport des correspondances. Il est difficile d'apprécier si les sommes versées ne représentent pas, au moins en partie, une subvention déguisée.

Pour l'année financière s'étendant du 1^{er} avril 1923 au 31 mars 1924, leur total s'est élevé à 648.061 livres sterlings.

Une partie seulement, il est vrai — 380.553 — incombe au Trésor britannique, le reste étant versé par les gouvernements coloniaux intéressés.

A titre d'exemple, nous signalerons les sommes versées à diverses Compagnies pendant l'exercice considéré.

PENINSULAR AND ORIENTAL STEAM NAVIGATION C ^o	252.500
(transport de la Poste entre le Royaume Uni, l'Inde, la Chine, l'Australie)	
CUNARD LINE	57.845
(transport de la poste entre le Royaume Uni et les Etats-Unis)	
WHITE STAR LINE	66.616
(transport de la poste entre le Royaume Uni et les Etats-Unis)	
AFRICAN STEAMSHIP C ^o	5.223
BRITISH AND AFRICAN STEAM NAVIGATION C ^o	10.132
SOUTHERN RAILWAY	70.000
(poste pour la France et la malle des Indes)	

On se ferait toutefois une idée incomplète de l'aide financière apportée au cours des dernières années par l'Etat anglais à sa marine marchandé si l'on ne rappelait qu'elle a largement bénéficié des lois de crédit industriel connues sous le nom de Trade Facilities Acts.

Ces lois ont été votées en 1921 par le Parlement, dans le but de combattre le chômage en apportant une aide aux industries languissantes.

Le protectionnisme organisé par cette législation se rapproche du système de la garantie d'intérêt qui a été organisé par l'Etat français en faveur des emprunts des

Compagnies de chemins de fer; des collectivités des régions dévastées, etc...

Le premier Trade Facilities Act de 1921 autorisait en effet le Trésor à garantir, sur l'avis d'une Commission consultative spéciale, le capital et les intérêts à 5 % de tout prêt dont le montant serait consacré à des entreprises de nature à réduire le chômage. Le montant annuel des prêts pouvant être garantis fut porté successivement, par diverses décisions législatives, de 25 millions à 75 millions livres sterlings. De même, la date qui devait marquer la fin de l'application de cette loi fut reportée successivement du 9 novembre 1922 au 31 mars 1927.

Les Trades facilities acts intéressaient spécialement la Marine Marchande puisqu'il était expressément spécifié que le bénéfice des garanties s'appliquait à la construction de navires sur les chantiers britanniques. Mais il faut remarquer que des Armateurs étrangers pouvaient en profiter autant que les Armateurs anglais, car le but du parlement était de lutter contre le chômage en favorisant pour cela la construction plutôt que la flotte elle-même.

Au 31 mars 1927, le montant total des emprunts garantis par l'Etat, en application des Trades Facilities Acts, s'élevait à 74.251.780 livres sterlings. Dans son discours au Sénat du 16 mars 1928, M. Tardieu, ministre des Travaux Publics, chargé de la Marine marchande, disait que l'Angleterre avait prêté de l'argent à ses compagnies de navigation et de constructions navales pour un montant de 64 millions de livres, soit huit milliards de francs.

Quoi qu'il en soit, dès 1924, de nombreux armateurs avaient élevé de vives critiques contre ce système qui favorisait artificiellement l'augmentation du tonnage, à une

époque de pénurie de fret. Ces considérations se traduisirent dans des résolutions diverses, telle que celle adoptée le 17 décembre 1925 par le Conseil de la Chamber of Shipping, en union avec le Shipowner Parliament Committee. Il y était reconnu que la loi pouvait être d'un certain secours aux armateurs contre la concurrence étrangère, mais qu'il était désirable d'en limiter l'application au remplacement du tonnage normal.

Le Trade Facilities Act a d'ailleurs finalement été supprimé dans le dernier budget (1927).

ETATS-UNIS.

Les rapports entre l'Etat et les lignes régulières de paquebots aux Etats-Unis sont de deux sortes bien différentes. D'une part, il existe une flotte d'Etat : Les « United States Lines », d'autre part l'Etat est lié par des contrats à un certain nombre de compagnies auxquelles il verse des subventions en partie « postales », en partie purement protectionnistes.

Les Etats-Unis n'avaient avant la guerre qu'une flotte de haute mer insignifiante. Par suite de la saisie en 1917 des navires allemands immobilisés dans leurs ports et par suite de la politique intense de constructions à laquelle ils se livrèrent depuis cette date dans l'intérêt des Alliés, ils se trouvèrent en 1923 à la tête d'une flotte commerciale d'état formidable de plus de 11 millions de tonneaux (navires de haute mer).

A travers mille vicissitudes, une grande partie de cette flotte a déjà été liquidée. Le gouvernement par contre paraît décidé à continuer l'exploitation directe des paquebots qui

forment les « United States Lines » et parmi lesquels se trouve le fameux Léviathan, ex Vaterland, de 59.000 tonnes, le plus grand qu'il y ait à l'heure actuelle.

Le mécanisme de l'aide financière de l'Etat aux « United States Lines » — qui ne sont qu'un organisme de gérance — est des plus simples : chaque année le déficit, qui est parfois considérable, est comblé par la dotation budgétaire du Shipping Board. On ne peut concevoir un système plus généreux de subvention.

En ce qui concerne les autres lignes américaines de paquebots qui sont aux mains d'entreprises privées, l'Etat leur manifeste sa bienveillance par des contrats dont il est difficile de dire qu'ils sont uniquement postaux.

A l'heure actuelle, d'après les déclarations de l'adjoint au Post Master Général (1), le montant effectif des sommes payées aux lignes de navigation américaines, en vertu de contrats postaux pendant la dernière année financière s'élève au total de 1.892.626 dollars. Cette somme représente, jusqu'à concurrence de 735.560 dollars, la compensation au taux de 80 cents par livre anglaise (0 kg 453) pour le transport des lettres et cartes postales et de 8 cents pour les autres articles, y compris les colis postaux.

Mais en application des contrats postaux, les six Compagnies contractuelles reçoivent un subside complémentaire qui est bien plus considérable et qui s'élève à 1.157.066 dollars. Le total des deux éléments donne bien 1.892.626 dollars. Sa décomposition est la suivante :

- (1) Déclarations faites au cours de la discussion du Budget du Post Office Département, citées par le Journal of Commerce du 8 Février 1928.

	Total du contrat	Prix du transport	Subside
OCEANIC STEAMSHIP C ^o (San-Francisco-Orient)	326.172	258.693	67.479
DOLLAR STEAMSHIP LINE (San-Francisco-Orient)	440.284	66.009	374.275
MUNSON STEAMSHIP LINE (N. York-Amérique du Sud)	532.898	238.987	293.911
AMERICAN SOUTH AFRICAN LINE (N. York-Afrique du Sud)	60.000	16.375	43.625
EXPORT STEAMSHIP CORPORAT. (N. York-Méditerranée-Mer Noire)	200.000	30.639	169.361
GRACE STEAMSHIP LINE	333.274	124.859	208.415
	1.892.628	735.562	1.157.066

ALLEMAGNE.

Les documents allemands ont toujours fait preuve d'une grande discrétion au sujet des accords ou conventions pouvant exister entre l'Etat et les Compagnies de navigation.

Il est certain, en tout cas, que le gouvernement allemand a toujours excellé dans l'emploi des mesures indirectes de protection, telles que la canalisation du trafic des émigrants, les adaptations de tarifs ferroviaires, les avantages à la construction navale, etc.

Il est certain aussi que l'armement allemand qui avait été à peu près entièrement privé de sa flotte, par le traité de Versailles, n'a pu la reconstituer à peu près intégralement que grâce à l'appui des pouvoirs publics.

En 1917, 1919 et 1920 des mesures avaient déjà été prises pour lui venir en aide. En 1920, il n'est pas interdit de

penser que la diplomatie allemande mit son influence au service de la conclusion des accords entre la Hapag et le groupe Harriman d'une part et entre le Norddeutscher Lloyd et l'United Mail Steamship Company.

En 1924 une somme se montant à près de 12 milliards de marks fut mise à la disposition des armateurs pour la reconstitution de leur flotte. D'autre part, les chantiers de construction reçurent d'importantes subventions, et enfin il ne faut pas oublier que le crédit maritime est en Allemagne fortement organisé.

ITALIE

L'Italie fasciste, soucieuse de tout ce qui touche à l'expansion nationale, a contribué de toutes ses forces au développement remarquable de la marine marchande italienne au cours des dernières années.

Les lignes régulières de paquebots subventionnés sont au nombre d'une cinquantaine. Une notable partie de celles-ci ne concerne, il est vrai, que des lignes côtières qui n'ont d'importance qu'au point de vue italien, en raison de la contribution qu'elles apportent à l'unité politique.

En dehors de ces services on peut distinguer trois grands groupes de lignes postales : l'un desservant la Méditerranée orientale, l'autre l'Extrême-Orient et l'Australie, le troisième l'Amérique du Sud.

Les différents services subventionnés ont été répartis en deux catégories qui font l'objet de conventions avec l'Etat, différant principalement entre elles par leur durée. Les textes législatifs distinguent à ce sujet, d'une part « les services indispensables », d'autre part les « services utiles ».

Les conventions conclues pour les services indispensables

ont une durée de 20 ans ; celles conclues pour les services utiles ont, au contraire, suivant les cas, une durée de 10 à 11 ans ou une durée de 15 ans. Les chiffres de subventions résultant des clauses financières de ces conventions s'établissent comme suit : (en milliers de lres)

Exercice	Services indispensables Conventions de 20 ans	Services utiles Conventions de 10, 11 ans	Services utiles Conventions de 15 ans	Total
1925-26	62.792	24.325	8.828	95.945
1926-27	127.910	48.650	19.103	195.663
1927-28	130.235	49.950	19.815	200.000
1928-29	130.235	51.250	18.852	200.337
1929-30	130.235	51.250	18.397	199.882

Il est intéressant de remarquer qu'après être passé par un maximum en 1928-29 les subventions prévues accusent une décroissance qui ira en s'accroissant jusqu'à un minimum de 130.235.000 lres atteint en 1937-38 et se maintenant alors immuable jusqu'en 1946.

Il est peut-être, il est vrai, quelque peu téméraire de prévoir ce que commanderont les circonstances à une époque aussi éloignée.

JAPON.

Au Japon le gouvernement s'est particulièrement intéressé à la prospérité de la marine marchande en général et des lignes régulières de paquebots en particulier. Il a eu largement recours dans ce but au système des primes, aussi bien en ce qui concerne la construction qu'en ce qui concerne la navigation elle-même. Des subventions postales

ont d'autre part été accordées par contrat aux compagnies de paquebots qui assurent les services d'intérêt général.

Dans le budget de 1926-27 elles sont inscrites pour 6.902.000 yens, en légère regression sur les chiffres des années précédentes (plus de 8 millions en 1921).

La concentration ayant été très poussée dans l'industrie de l'armement, le nombre des compagnies subventionnées est très limité. Les principales sont :

la NIPPON YUSEN KAISHA (lignes principales Yokohama-Londres, Kobe-Seattle, etc.)

la OSAKA SHOSEN KAISHA,

la NISSHIN KISEN KAISHA

et la HARADA KISEN KAISHA.

En plus des subventions ci-dessus, imputées sur le budget impérial, les compagnies contractuelles en reçoivent d'autres qui leur sont versées par les gouvernements coloniaux. L'importance de ces suppléments ne paraît d'ailleurs nullement négligeable. C'est ainsi qu'ils se sont élevés, pour l'exercice 1926-27 aux sommes suivantes :

997.000 yens pour la Corée

1.405.000 » » Formose

760.000 » » les Iles de la Mer du Sud.

ESPAGNE.

La seule Convention maritime importante existant en Espagne est celle qui a été passée en 1925 avec la principale compagnie espagnole de paquebots, la Compania Transatlantica.

Depuis 1860 cette Compagnie a été liée à l'Etat espagnol par divers traités et a été chargée des services régu-

liers sur les principales routes maritimes intéressant le pays.

D'après la dernière convention, la *Compañía Trasatlantica* s'oblige à desservir, dans des conditions déterminées, cinq grandes lignes dont les plus importantes sont celles de Cuba-Mexique, de l'Argentine et de New-York.

Comme contre-partie, l'Etat s'engage à lui verser annuellement une subvention de 28 millions de pesetas environ, subvention qui est égale à celle de la précédente convention et que la Compagnie aurait voulu voir porter à 40 millions. L'Etat a préféré donner sous une autre forme un complément d'aide financière à la Compagnie : il s'engage à garantir l'intérêt et l'amortissement des emprunts que celle-ci sera amenée à émettre pour réaliser des constructions neuves, pour couvrir les déficits éventuels dans l'avenir et enfin pour couvrir ceux déjà actuellement réalisés de 1923 à 1924.

L'Etat prend donc à sa charge les pertes de l'exploitation. Si des bénéfices venaient à se produire, ils seraient affectés, suivant des règles assez complexes, partie à la réduction de la subvention, partie à la distribution d'un certain dividende.

L'utilité d'une véritable participation de l'Etat aux bénéfices ne paraît pas avoir été envisagée.

CHAPITRE II

Historique et nomenclature des conventions maritimes françaises

Section I

HISTORIQUE DES CONVENTIONS MARITIMES FRANÇAISES.

Il n'y a guère plus d'un siècle qu'est née la navigation maritime moderne. Elle est issue, en effet, des deux grands progrès scientifiques : l'emploi de la vapeur pour la propulsion, l'emploi du fer puis de l'acier pour la construction.

Le premier remonte à 1807. C'est à cette date que fut lancé par l'Américain Fulton sur l'East River, à New-York, le premier bateau à vapeur, le Clermont, ayant reçu une application commerciale pratique.

Le deuxième remonte à 1821. C'est cette année que fut construit le premier navire en fer, précurseur des navires en acier qui apparurent seulement une trentaine d'années plus tard.

Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que ce soit également depuis un siècle environ que l'Etat se soit préoccupé de l'organisation de lignes régulières maritimes, tantôt seul, tantôt en collaboration avec des compagnies privées.

On peut distinguer dans l'histoire de sa politique à ce sujet quatre périodes :

La première s'étend de 1830 à 1850. Elle est caractérisée par l'exploitation directe ;

La deuxième de 1851 à la guerre de 1914. Elle vit l'éclosion et le fonctionnement de nombreuses conventions ;

La troisième, de 1914 à 1918. C'est une période d'adaptation à des circonstances exceptionnelles, où l'on se rapproche de l'exploitation directe ;

La quatrième s'étend de la fin de la guerre à nos jours. Elle est caractérisée par le retour à l'état normal des relations maritimes et la conclusion d'un système complet de nouvelles conventions, inspirées sur bien des points de l'expérience de la guerre. C'est à ce nouveau régime des conventions maritimes d'après guerre que nous consacrerons la plus grande partie de notre étude.

A) PREMIÈRE PÉRIODE 1830-1850. EXPLOITATION DIRECTE PAR L'ÉTAT. — Il est nécessaire de rappeler que cette période d'exploitation directe par l'Etat fut précédée de quelques essais de conventions qui furent de peu d'importance et couronnés de peu de succès. C'est le cas de deux petites conventions à court terme, passées en 1827 et 1829 pour assurer des relations maritimes régulières mensuelles entre Bordeaux d'une part, la Martinique, Haïti et Vera-Cruz d'autre part.

Le premier service en régie directe fut organisé sur la ligne d'Algérie. La conquête d'Alger en 1830 nécessita la création d'un service régulier de paquebots pour satisfaire aux besoins du corps expéditionnaire. Ce sont ces navires exploités par l'Etat uniquement pour lui-même au début, qui furent autorisés à transporter des passagers civils et du fret dans la limite de la place disponible, à partir de 1834.

Un deuxième service maritime en régie directe fut organisé en 1833 par la France, d'accord avec l'Angleterre, sur la ligne Calais-Douvres. Il comportait six voyages par semaine.

Un troisième réseau maritime régulier fut enfin organisé en France, en régie directe, en 1835.

Une loi en date du 2 juillet de cette année accorde au gouvernement les crédits nécessaires à la construction et à l'exploitation de dix paquebots destinés à assurer les relations de la France avec les pays de la Méditerranée orientale.

Ces navires qui transportaient tout d'abord seulement des passagers, furent autorisés par la suite à transporter certaines marchandises. Ils n'étaient pas d'ailleurs sans présenter un certain caractère militaire : ils arboraient la flamme de guerre et ils étaient commandés par des officiers de la marine militaire dont les préoccupations commerciales n'étaient pas toujours à la hauteur des connaissances nautiques.

Les résultats des diverses exploitations de lignes régulières de paquebots, ci-dessus indiquées, se traduisirent par des pertes importantes, au lieu des bénéfices qui avaient été escomptés un peu témérairement.

Il en fut de même sur les lignes reliant la France continentale à la Corse. L'exploitation par l'Etat s'y manifesta extrêmement onéreuse. On cite un exercice, celui de 1848 où les dépenses dépassèrent huit fois les recettes.

A la suite de ces expériences, une Commission fut instituée en 1851, au Ministère des Finances, pour étudier la situation et les mesures qu'il convenait d'envisager. Ses travaux aboutirent à cette conclusion pleine de bon sens

que, dans une industrie aussi complexe que celle de l'Armement, il y avait lieu de renoncer à l'exploitation en régie.

B) DEUXIÈME PÉRIODE 1851-1914. — CONCLUSION ET FONCTIONNEMENT DE CONVENTIONS AVEC DES COMPAGNIES PRIVÉES.

1°) *Réseau d'Orient et d'Extrême Orient.* — C'est avec la Compagnie des Messageries nationales (devenue en 1853 la Compagnie des Services maritimes et des Messageries impériales et en 1871 la Compagnie des Messageries Maritimes) que fut conclue le 28 février 1851 la première grande convention maritime. Celle-ci fut par la suite prorogée ou renouvelée à plusieurs reprises avec des modifications et des extensions successives. Le contrat primitif de 1851 organisait seulement trois services principaux : Marseille-Malte, Marseille-Constantinople, Marseille-Alexandrie, et un service annexe de Constantinople à Alexandrie desservant la Syrie.

En 1861, après l'expédition de Chine et l'occupation de la Cochinchine, une convention fut conclue pour la création d'une ligne partant de Suez et aboutissant en Chine, après avoir touché certains ports de l'Inde, de l'Indo-Chine et des Indes Hollandaises. Un transit terrestre avait lieu à cette époque entre Suez et Alexandrie jusqu'à l'époque du percement de l'isthme, où la tête de ligne de Suez put être reportée à Marseille.

Diverses autres lignes vinrent successivement se greffer sur les lignes primitives : ligne de la Réunion et de Maurice en 1864, ligne du Japon en 1866, ligne de la Nouvelle-Calédonie et de l'Australie en 1882, ligne de Madagascar en 1885, etc.

La dernière convention conclue avant la guerre pour les services d'Orient et d'Extrême-Orient est celle de 1911,

qui récapitulait avec de légères retouches tous les services énumérés ci-dessus.

La guerre apporta naturellement des perturbations considérables dans l'exploitation de ces lignes. Aussitôt après la fin des hostilités il apparut nécessaire de réorganiser ces services sur des bases entièrement nouvelles. Cela fit l'objet de la Convention du 29 décembre 1920. Cette convention passée avec la Compagnie des Messageries Maritimes prévoyait la création d'une nouvelle société, filiale de celle-ci : la Compagnie des Services contractuels des Messageries Maritimes, destinée à exploiter uniquement et intégralement les paquebots subventionnés, que la Compagnie-mère lui cédait, ne gardant pour elle que ses lignes libres de navires de charge. Nous serons amenés à examiner plus loin, au cours de cette étude, dans les chapitres qui vont suivre, les détails de la nouvelle organisation, tant au point de vue financier qu'au point de vue organisation des services.

Dans une étude dominée par l'idée de l'importance des lignes régulières de paquebots il n'est pas sans intérêt de souligner le parallélisme du développement de ces lignes avec le développement de notre influence dans le monde. Nulle part ce parallélisme n'est plus éclatant que dans ce réseau d'Orient et d'Extrême-Orient où les grands événements historiques et notamment les guerres et les conquêtes coloniales ont marqué leur empreinte par l'extension de lignes anciennes ou la création de lignes nouvelles. Il n'est pas superflu non plus de rappeler les services que ces lignes ont rendu à notre pays au point de vue politique aussi bien qu'au point de vue économique. Elles ont permis le transport rapide, en temps de guerre, de nos corps expé-

ditionnaires de Crimée, de Madagascar et de Chine, et en temps de paix, de nos fonctionnaires et militaires, de la correspondance, du numéraire et du matériel de toute sorte nécessaire à nos administrations coloniales.

Au point de vue économique, elles ont assuré une liaison rapide entre notre grand port méditerranéen et ceux de nos colonies, sans oublier ceux qui sont sur la route de celles-ci et en prolongement. Elles ont ainsi favorisé la mise en valeur de notre empire colonial, dont nul ne songe plus à contester les immenses richesses. Elles ont permis d'intéressants détournements de trafics commerciaux à notre profit. Un exemple classique à ce sujet est celui des soies d'Extrême-Orient : en 1860, les 4/5 de celles-ci étaient acheminées sur le marché de Londres, d'où elles étaient en grande partie réexpédiées sur le continent. A la suite de l'établissement de notre ligne d'Indo-Chine, cet important courant d'importation put se diriger directement sur Lyon qui enleva à Londres sa prépondérance comme marché des soies. Nos relations commerciales avec la Chine et le Japon ainsi resserrées et renforcées amenèrent le développement de notre influence dans ces pays : nos maisons de commerce y fondèrent des comptoirs et nos banques des succursales, qui tiennent encore une place honorable, malgré la concurrence grandissante de nations venues après nous.

En ce qui concerne Madagascar, la création de la ligne française a permis de faire passer entre les mains du commerce français une grande partie du trafic qui était auparavant accaparé par les Anglais et les Allemands.

2°) *Réseau de l'Atlantique-Sud*. — Dès l'année 1857, le Gouvernement français entra en pourparlers avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour la création d'une

ligne régulière de paquebots sur l'Amérique du Sud. Celle-ci fut rapidement réalisée et, en 1860, était inauguré le nouveau service avec l'itinéraire suivant, qui n'a d'ailleurs pas varié depuis : Bordeaux, Rio-de-Janeiro, Montevideo. Buenos-Ayres.

Jusqu'en 1912, cette ligne continua à être exploitée par les Messageries Maritimes, qui la passèrent alors à une société spécialement constituée à cet effet : la Compagnie Sud-Atlantique. Celle-ci n'a cessé d'être aux prises avec de lourdes difficultés financières et d'être l'objet de luttes d'influences : en janvier 1914, elle signa un contrat de gérance avec la Compagnie Transatlantique, mais deux ans plus tard, la Compagnie des Chargeurs Réunis ayant acquis la majorité de ses actions, c'est à eux que passa la gérance.

La dernière convention signée avant la guerre au sujet de la ligne de l'Atlantique Sud est celle du 8 juillet 1911. Elle a été remplacée rapidement après la fin des hostilités par la convention du 24 juin 1920. Celle-ci vient d'être récemment modifiée, sur un seul point important, d'ailleurs, par une convention en date du 31 janvier 1928, qui aurait pu revêtir la forme d'un simple avenant.

Les raisons d'être d'une ligne française de paquebots sur le Brésil et la République Argentine sont du même genre que celles de la ligne de New-York. Il importe à la France de conserver et de resserrer ses liens économiques et moraux avec ces pays riches, aux possibilités immenses, dans lesquels nos nationaux et nos capitaux ont pris des intérêts importants et qui, de plus, sont habités par des races voisines et amies de la nôtre. Tous les pays d'Europe font d'ailleurs un grand effort à l'heure actuelle pour déve-

lopper leurs lignes de paquebots desservant ces régions, où tendent toutes les convoitises.

3°) *Réseau de l'Atlantique septentrional et central.* —

Il faut attendre jusqu'en 1861, c'est-à-dire 10 ans après la conclusion de la première convention relative aux pays d'Orient et un an après la première relative à l'Atlantique Sud, pour se trouver en présence de la première grande convention organisant un service de France sur New-York et sur l'Amérique Centrale. Ce décalage peut paraître surprenant à nos esprits accoutumés à l'idée de l'importance formidable du trafic qui existe à l'heure actuelle entre l'Europe et New-York qui est de beaucoup le premier port du monde. Il faut donc se rappeler que la situation n'était pas la même il y a quelque 80 ans. La preuve en est qu'il fallut vingt ans d'efforts infructueux pour arriver à la convention de 1861. Depuis 1840, des appels furent faits sans succès aux soumissionnaires. Ceux-ci considéraient l'entreprise comme trop aléatoire, malgré les tolérances du cahier des charges. En 1858, la société Marziou accepta enfin d'assumer l'organisation de la ligne. Mais avant que ce projet fut mis à exécution, M. PEREIRE fonda la Compagnie Générale Maritime (qui est devenue l'actuelle Compagnie Générale Transatlantique) et, ayant obtenu le désistement de la Compagnie Marziou, signa avec l'Etat la convention de 1861. Au terme de ce contrat la Compagnie Générale Maritime s'engageait à effectuer pendant vingt ans, dans certaines conditions, un service régulier de paquebots sur New-York et sur l'Amérique Centrale. Comme contre-partie, l'Etat s'engageait à lui verser une subvention annuelle. Le pavillon de la Compagnie Générale Maritime — ou de la Compagnie Générale Transatlantique qui la

remplacé — n'a pas cessé, depuis, de flotter sur ces lignes, la convention de 1861 n'ayant pas cessé non plus d'être prorogée, bien qu'elle soit scindée depuis un certain nombre d'années en deux conventions distinctes, s'appliquant l'une à la ligne de New-York, l'autre aux lignes de l'Amérique Centrale.

La dernière convention relative à la ligne de New-York conclue avant la guerre, est celle du 20 novembre 1912. Par suite des circonstances nées de la guerre, il a été nécessaire de lui faire subir, notamment en ce qui concerne ses stipulations financières, des retouches considérables. Celles-ci ont fait l'objet de l'avenant du 23 juin 1923, dont nous examinerons au cours des chapitres suivants les principales dispositions.

En ce qui concerne le réseau des lignes régulières de paquebots reliant la France aux Antilles, au Mexique et à l'Amérique Centrale, la dernière convention d'avant guerre est celle du 26 octobre 1908, qui a été approuvée par une loi en date seulement du 27 décembre 1911. Le régime de cette convention a été assez profondément modifié par la convention du 10 mai 1927 dont nous étudierons l'économie au cours des chapitres qui vont suivre.

Les raisons qui ont incité les pouvoirs publics à organiser et à maintenir depuis près d'un siècle des lignes régulières de paquebots sur New-York et sur l'Amérique Centrale n'ont point perdu de leur vigueur, bien au contraire. Les Etats-Unis sont devenus un des pays dirigeants de l'économie et de la politique mondiale. A cause de cela et à cause de notre situation géographique en face d'eux, sur l'autre rive de l'Atlantique, il est du plus haut intérêt pour nous d'entretenir avec eux des relations fréquentes et cor-

diales. D'autre part, l'Atlantique Nord est le champ international où s'affrontent les plus âpres concurrences maritimes. Le prestige d'un pays est intéressé à ce que son pavillon figure en bonne place, si possible, parmi les pavillons rivaux. Ce rôle de liaison morale et ce rôle de champion de nos couleurs, la « French Line » le remplit incontestablement avec une persévérance digne d'éloges et un succès mérité. Pour l'Amérique Centrale, la situation est quelque peu différente, elle rappelle plutôt celle que nous avons signalée pour les lignes d'Orient et d'Extrême-Orient. Il s'agit là, avant tout, de relier la métropole à ses colonies des Antilles et de la Guyane, sans vouloir méconnaître pour cela l'intérêt qu'il y a à desservir régulièrement les pays voisins qui sont en plein essor économique et où les sympathies pour notre pays sont nombreuses.

4° *Réseau de l'Atlantique Orientale (Côte occidentale d'Afrique et Maroc).* — Dans l'Atlantique orientale, la France possède deux zones d'influence de caractère fort différent, mais avec lesquelles elle doit entretenir des relations maritimes régulières. Ce sont, d'une part, les colonies de la Côte occidentale d'Afrique (Sénégal, Congo, Dahomey, etc.), et d'autre part le protectorat du Maroc. Il importe de les étudier séparément.

a) *Colonies de la Côte occidentale d'Afrique.*

Les premières conventions maritimes relatives à cette région furent signées en 1889 seulement, entre l'Etat français d'une part, la Compagnie des Chargeurs Réunis, et la Compagnie Fraissinet d'autre part.

A la suite d'une adjudication la Compagnie des Chargeurs Réunis s'engagea, moyennant une certaine aide finan-

cière, à desservir une fois tous les deux mois les ports suivants : Le Havre, Cherbourg, Bordeaux, Lisbonne, Dakar, Konakry, Cap Palmas, Grand-Bassam, Cotonou, Libreville et Loango.

Parallèlement la Compagnie Fraissinet devint adjudicataire du service postal de ces régions, alternant avec le précédent, mais avec port d'attache à Marseille.

En 1907 cette convention fut renouvelée dans des conditions semblables en ce qui concerne les Chargeurs Réunis, avec cette différence que la tête de ligne était reportée du Havre à Dunkerque (elle fut de nouveau reportée au Havre dès l'année suivante).

Mais c'est en vain que l'Etat essaya de trouver un nouvel adjudicataire au départ de Marseille parmi les compagnies de ce port.

Aucun ne se présenta, les compagnies marseillaises trouvant que la subvention offerte n'était pas en rapport avec les charges imposées.

En 1912, le Ministère des Colonies signa avec les Chargeurs Réunis une convention relative au service de la Côte occidentale d'Afrique, mais cette convention était plutôt un accord de tarifs réduits pour le personnel et le matériel de ce ministère. Un nouvel accord semblable avec le même ministère fut signé le 18 juillet 1925, auquel participèrent également les Compagnies Fraissinet et Cyprien Fabre.

Le 11 octobre 1921 fut conclue entre le Ministère des Travaux Publics, chargé de la Marine Marchande et la Cie des Chargeurs Réunis une convention pour l'exploitation du service maritime postal entre la France et la Côte occidentale d'Afrique.

Cette convention fut approuvée par une loi en date du 14 août 1924 seulement.

b) *Protectorat du Maroc.*

L'historique des conventions maritimes relatives au service des ports marocains ne remonte qu'à 1908. C'est à cette date seulement qu'intervint, entre l'Etat et la Compagnie Paquet — qui était installée au Maroc depuis 1865 — un accord par lequel cette dernière mettait à sa disposition son vapeur « Oued Sebou » sur l'itinéraire suivant : Marseille, Tanger, Rabat, Mazagan, Safi, Mogador.

Ce service ne cessa ensuite de fonctionner avec des développements successifs à chaque renouvellement des accords. Pendant ce temps, la Compagnie Transatlantique créait des services sur le Maroc, au départ de Bordeaux, Nantes, etc., et le 21 mars 1913 elle signait une convention, toujours renouvelée depuis, avec le Ministère de la Guerre. Ces conventions, ainsi que nous le verrons plus loin, présentent un caractère spécial qui les différencie des grandes conventions maritimes. L'aide pécuniaire de l'Etat ne s'y traduit pas sous la forme d'une subvention, mais seulement dans l'engagement qu'il prend de confier à la compagnie contractante, à des prix fixés d'avance, l'intégralité de ses transports de personnel et de matériel, sauf cas de force majeure.

5°) *Réseau de l'Afrique du Nord — (Algérie-Tunisie).*

Nous avons vu plus haut que pendant les premières années qui suivirent la conquête de l'Algérie, ce sont les services de l'Etat qui assurèrent les communications entre la Métropole et sa nouvelle colonie.

A partir de 1842 l'Etat jugea qu'il serait plus avantageux de traiter avec des compagnies privées. C'est avec la Compagnie Bazin, de Marseille, qu'il passa à cette date, la première convention relative à l'Algérie. La Compagnie s'engageait à assurer le service dans certaines conditions, elle devait effectuer tous les transports de la poste et transporter de plus 15.000 passagers et 3.000 tonnes de matériel pour le compte de l'Etat. Celui-ci s'engageait, comme contre-partie, à lui verser une subvention forfaitaire de 1.500.000 francs.

En 1870, le service fut dévolu, à la suite d'une adjudication, à la Compagnie Valéry, moyennant une subvention de 910.000 francs, soit 9 fr. 67 par lieue marine, toute gratuité cessant toutefois pour les transports d'Etat.

En 1879, la Compagnie Générale Transatlantique devint à son tour adjudicataire. Dans le traité qu'elle passa alors avec l'Etat pour 15 ans, la subvention s'abaissait à 3 fr. 17, par lieue marine.

En 1895, une nouvelle adjudication ne donna pas de résultat. Le Ministre passa alors avec la Compagnie sortante un traité de gré à gré qui ne fut pas approuvé par le Parlement. Il essaya alors, sans passer aucune convention, de confier ses dépêches à tous les bâtiments en partance, en répartissant entre eux, sous forme de primes de vitesse, les 880.000 frs de la subvention précédente qui avaient été maintenus au budget. Ce système ne pouvait durer car il présentait un grave danger : il incitait les armateurs à mettre en ligne, dans les principales directions, des navires rapides, et à négliger l'ensemble du réseau. Dès le 16 décembre 1896 l'Etat passa donc trois traités de gré à gré avec : la Compagnie Générale Transatlantique, la Compa-

gnie de Navigation Mixte et la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur.

Par ces trois conventions, les compagnies contractantes s'engageaient à assurer, chacune sur certaines lignes, le service des différents ports algériens. Elles avaient pour représentant unique auprès de l'Administration le Président de la Compagnie Générale Transatlantique et elles recevaient : 1° une subvention forfaitairement fixée au total de 1.600.000 francs (soit environ 5 fr. 13) par lieue marine). La charge de cette subvention incombait approximativement pour les 2/3 au budget de la Métropole et pour 1/3 à ceux de l'Algérie et de la Tunisie ; 2° jusqu'à concurrence de 400.000 francs au maximum, des primes de vitesse, qui devaient être acquises lorsque les parcours seraient effectués à une allure supérieure d'un nœud au moins au minimum obligatoire.

Les trois conventions jumelles de 1896 avaient été conclues pour 10 ans. Elles furent renouvelées en 1908 pour deux ans seulement, mais furent ensuite prorogées en fait, au prix d'un certain nombre de discussions et d'arrangements jusqu'en 1919 où elles furent dénoncées régulièrement par les Compagnies.

A partir de cette date, les services ont continué à être assurés régulièrement, bien qu'au point de vue juridique les compagnies fussent livrées à leur arbitraire.

Cette situation essentiellement aléatoire n'allait pas sans causer une émotion bien compréhensible, aux Algériens-Tunisiens et à leurs représentants.

En 1925 enfin, un accord stable et d'ordre général, toujours renouvelé depuis, avec certaines modifications, intervint entre l'Etat et les Compagnies. Cet accord, il est vrai,

s'est manifesté sous la forme de trois chartes-parties aux clauses d'ailleurs très débordantes du simple contrat de location, mais différentes toutefois des grandes conventions maritimes, notamment par ce fait qu'elles ne comportent pas de subvention directe. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'étudier en détail les caractéristiques de ce régime dans les chapitres qui vont suivre.

En même temps que ces trois chartes-parties signées par la Compagnie Transatlantique, la Compagnie de navigation mixte, et la Société générale de Transports maritimes à vapeur, avec le Ministère des Travaux publics, chargé de la Marine Marchande, des petites conventions spéciales ont été signées par ces mêmes Compagnies avec le Ministère de la Guerre.

6°) *Réseau de la Corse.*

C'est en 1850 que l'Etat renonça, pour le réseau de Corse, comme pour d'autres réseaux, à l'exploitation directe qui s'était montrée déficitaire. Il passa donc à cette date, avec la Compagnie Valéry une convention aux termes de laquelle celle-ci devait, moyennant une subvention annuelle forfaitaire de 250.000 francs, assurer trois services hebdomadaires de Marseille à Bastia, Ajaccio, Calvi et l'Ile Rousse. En 1862 cette convention fut renouvelée avec quelques modifications : le forfait notamment était porté à 350.000 francs et un service hebdomadaire était ajouté au départ de Nice.

En 1873 c'est la Compagnie Fraissinet qui devint adjudicataire pour 10 ans.

En 1882 c'est la Compagnie Morelli qui fit des offres plus basses et qui l'emporta. Mais elle tomba en faillite en 1891 et la Compagnie Fraissinet, qui avait continué son

exploitation sous le régime des primes, passa un marché provisoire aux clauses du contrat de 1882 et assura de nouveau le service postal. Ce provisoire dura jusqu'en 1903. A cette date, une loi autorisa le Gouvernement à mettre en adjudication les services pour une durée de 15 ans. Quatre compagnies se présentèrent. La compagnie française de navigation et de constructions navales obtint l'adjudication, en raison des vitesses supérieures qu'elle avait proposées. Mais ce qui s'était passé pour la Compagnie Morelli se passa pour la Compagnie française. Elle ne fut pas de taille à assurer le service et trois mois seulement après l'adjudication elle fut mise en liquidation judiciaire.

Comme dans le cas précédent, la Compagnie Fraissinet reprit les services, en vertu d'un contrat provisoire qui dura deux ans. En 1905, une nouvelle adjudication eut lieu. Cette fois la Compagnie Fraissinet, n'ayant pas eu de concurrente, fut déclarée adjudicataire pour 15 ans, c'est-à-dire jusqu'en 1920. L'Etat s'engageait à continuer à verser à la Compagnie la subvention annuelle de 550.000 francs qu'avait autorisé la loi de 1903. La Compagnie de son côté s'engageait à assurer cinq départs par semaine de Marseille, quatre de Nice pour la Corse et divers parcours secondaires. La vitesse minima variait suivant les lignes entre 10 et 14 nœuds.

Dès la fin des hostilités, on se préoccupa de rédiger une nouvelle convention. Celle-ci fut conclue en 1922 avec la Compagnie Fraissinet et renouvelée avec certaines retouches en 1927. Ces conventions, dont nous examinerons le détail au cours des chapitres suivants, se rapprochent beaucoup, malgré l'importance différente de leur objet, des grandes conventions maritimes à subventions directes.

C) TROISIÈME PÉRIODE. PÉRIODE DE GUERRE. SUPPRESSIONS
ET RÉDUCTIONS DE SERVICES. — RÉQUISITIONS.

1°) *Les clauses des conventions relatives à l'exploitation des lignes régulières de paquebots en temps de guerre.* — Il est de toute évidence qu'une grande conflagration mondiale comme la guerre de 1914-1918 est de nature à bouleverser totalement les conditions d'exploitation de la plupart des lignes régulières de paquebots et spécialement de celles des belligérants. Nous avons vu, en effet, que cette industrie est, comme toute l'industrie de la Marine Marchande, « une industrie de reflet » où viennent se marquer toutes les modifications de l'équilibre économique ou politique préexistant.

Tout d'abord les instruments même de cette industrie — les paquebots — peuvent être, dans les pays participants aux hostilités, réquisitionnés pour les besoins de la défense nationale. De plus, tous les éléments habituels de dépenses et de recettes peuvent être bouleversés.

Les approvisionnements en denrées de toute sorte, et notamment en combustible, deviennent beaucoup plus chers et plus difficiles. Les risques courus par les navires et les équipages sont décuplés. Les horaires et les itinéraires peuvent être à tout instant modifiés par les ordres du Gouvernement agissant comme détenteur de la police de la navigation.

Du côté des recettes, même bouleversement.

Les transports pour le compte de l'Etat : poste, matériel, passagers, augmentent d'importance, tandis que les courants commerciaux ordinaires se modifient ou se réduisent : les touristes s'abstiennent de voyager, certaines industries n'ont plus de débouchés, d'autres sont assaillies de demandes.

Aussi, ne doit-on pas s'étonner que les conventions passées entre l'Etat français et les Compagnies aient toutes consacré quelques unes de leurs clauses (ou plus exactement quelques clauses de leurs cahiers des charges) aux conditions d'exploitation de leurs lignes régulières de paquebots en temps de guerre.

Le premier principe proclamé par ces traités est que les Compagnies ne doivent pas suspendre leur service avant d'y avoir été autorisées par l'Etat (Conventions de New-York de 1912, art. 95, des Antilles de 1908, art. 114, des Messageries Maritimes de 1911, art. 97, de la Sud-Atlantique de 1911, art. 93).

Elles sont donc tenues de continuer leurs services selon les horaires et itinéraires habituels tant qu'elles n'ont pas obtenu formellement l'autorisation de les interrompre. Toutefois, l'Etat comme contre-partie de cette obligation qu'il leur impose, décharge les compagnies du souci du risque de guerre et le prend entièrement à sa charge.

Dès l'instant, au contraire, où l'Etat autorise la Compagnie à cesser son service, si celle-ci veut tout de même continuer à l'assurer, elle le fait à ses risques et périls. Mais l'Etat ne veut pas pour cela la priver de toute aide financière et lui maintient ses droits à la subvention, dans les conditions habituelles.

Si des bâtiments restent inemployés, l'Etat peut en prendre possession et les utiliser de telle façon qu'il juge convenable, en payant toutefois aux compagnies une indemnité annuelle représentant, d'une part l'intérêt à 4 % ou 5 % suivant les cas, de leur valeur, et d'autre part, les dépérissements qui viendraient à se produire.

2°) Modifications introduites successivement, en fait

dans le régime des lignes régulières de paquebots, jusqu'à la réquisition générale de 1918. — Lorsqu'éclata la guerre au début d'août 1914, le Ministre de la Marine — auquel était alors rattaché la Marine Marchande — commença par prescrire, conformément aux dispositions des cahiers des charges dont nous venons de parler, la cessation des services maritimes postaux. L'avenir était incertain, l'attitude de l'Angleterre n'était pas encore arrêtée, la sécurité des mers était douteuse, c'est ce qui explique dans une certaine mesure cette décision. Celle-ci ne tarda pas toutefois à paraître trop absolue et féconde en inconvénients. Aussi, dès que l'Angleterre se fut rangée à nos côtés dans la lutte contre l'Allemagne, une commission interministérielle fut convoquée à Paris afin d'étudier comment pourrait être réglé le fonctionnement de nos lignes régulières postales de paquebots : dès le 13 août, une décision ministérielle, conforme à l'avis de la Commission, prescrivait la reprise de nos grandes lignes maritimes, avec quelques modifications.

Une ligne était complètement supprimée : celle des Messageries Maritimes sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. Les autres étaient maintenues partiellement avec une réduction dans le nombre des départs et les plus beaux paquebots affectés normalement à leur service en étaient retirés.

C'est ainsi que dès le début quatre grands paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique de la ligne de New-York : « *Provence* », « *Savoie* », « *Lorraine* », « *Touraine* », furent transformés en croiseurs auxiliaires à grande vitesse et rattachés à la deuxième escadre légère qui participa au blocus de l'Allemagne. Plus tard, ils furent ratta-

chés à l'escadre des Dardanelles et servirent en Méditerranée, où l'un d'eux, la « *Provence* », fut coulé glorieusement.

Dès le début également, deux paquebots de la même Compagnie, affectés au réseau de l'Amérique Centrale : « *Flandre* » et « *Niagara* » furent transformés en éclaireurs auxiliaires et un grand nombre de paquebots des lignes méditerranéennes étaient affectés au transport en France des troupes d'Algérie, de Tunisie et du Maroc.

Bientôt après ce fut le tour du « *Burdigalia* » et du « *Lutetia* », de la Compagnie Sud-Atlantique, d'être armés comme croiseurs auxiliaires.

Puis, au moment de la campagne d'Orient, le « *France* », qui était à ce moment le plus beau et le plus grand paquebot de la ligne Havre-New-York, de la Compagnie Générale Transatlantique, fut transformé en bateau-hôpital, avec le « *Lafayette* », le « *Flandre* », le « *Navarre* », le « *Charles-Roux* » de la même Compagnie, le « *Lutetia* » et le « *Divona* » de la Sud-Atlantique, « *l'Asie* » et le « *Ceyland* » des Chargeurs Réunis, le « *Sphinx* » et « *l'André-Lebon* » des Messageries Maritimes.

Parallèlement à ces affectations successives de paquebots à des buts militaires, les services réguliers subissaient progressivement d'importantes réductions.

Le service rapide de la Sud-Atlantique sur l'Amérique du Sud fut supprimé complètement en 1916. Les départs de la Compagnie Transatlantique sur l'Algérie furent réduits de moitié ; ceux sur New-York durent, à partir de 1917, être espacés de plus en plus. La ligne des Messageries Maritimes Colombo-Pondichéry-Calcutta, ainsi que toutes

les lignes de la Méditerranée orientale furent successivement supprimées.

3°) *Réquisition générale de Février 1918.* — On ne saurait enfin terminer l'historique du régime des lignes régulières de paquebots pendant la guerre sans parler quelque peu de la réquisition générale de la flotte qui fut décidée au début de 1918.

L'application des mesures prévues par les conventions postales, les réquisitions de navires effectuées sous le régime de la loi de 1877, les nombreux affrètements en time-charter réalisés par l'Etat avaient eu pour but de mettre à la disposition de celui-ci les navires dont il avait directement besoin. Mais le caractère économique de la guerre d'usure, s'affirmant de plus en plus à mesure que se prolongeaient les hostilités, il apparut de la plus haute importance pour la collectivité que l'utilisation de tous les navires se fit d'une façon intense et conforme à l'intérêt général. De là naquit le système des autorisations et des licences de navigation et finalement la réquisition générale de la flotte.

La plupart de nos alliés y avaient d'ailleurs eu recours plus ou moins. Aux Etats-Unis, depuis août 1917, le régime de l'affrètement obligatoire qui était appliqué équivalait à une véritable réquisition. En Angleterre, 40 % du tonnage était réquisitionné ; 50 % ne pouvait naviguer qu'avec des licences ; 10 % seulement était libre. L'Italie enfin, sous une forme spéciale, avait réalisé également une réquisition générale.

Le principal partisan et le réalisateur de la réquisition générale de la flotte fut M. Bouisson, qui venait d'être nommé Commissaire aux Transports Maritimes le 21 Jan-

vier 1918. Le 15 février suivant il faisait signer le décret portant qu'à partir du 10 mars 1918 il serait procédé à la « réquisition de tous les bâtiments de mer de nationalité « française, habituellement affectés au transport des personnes et des marchandises ».

Une charte-partie type et un contrat de gérance type furent rédigés, afin de régler quelles seraient désormais les conditions d'exploitation du navire, pour le compte de l'Etat par les armateurs, ces derniers ne devant être évincés que dans le cas où une convention amiable ne pourrait s'établir avec eux.

La réquisition générale de la flotte a été très diversement appréciée. Il paraît incontestable qu'elle a donné certains résultats heureux, en ce qui concerne la satisfaction des besoins purement militaires, le développement des importations américaines et l'abaissement des frets coloniaux. Toutefois, on peut difficilement nier, par contre, qu'elle a donné des résultats financiers déplorables et que le rendement des navires devint très défectueux.

L'inaptitude bien connue de l'Etat dans le rôle d'industriel ne pouvait qu'être confirmée dans une exploitation aussi complexe et exigeant des décisions aussi rapides que celles des navires marchands.

Quoi qu'il en soit, dès la signature de l'Armistice, le 11 novembre 1918, la dérégulation apparut opportune. Elle s'effectua entre février et septembre 1919. Mais les navires ne pouvaient passer sans transition au régime de la liberté absolue. Ils continuèrent à être soumis au régime des licences, appliqué d'ailleurs avec des atténuations progressives jusqu'à sa suppression en 1921.

Depuis cette époque, ce sont de nouveau des conven-

tions particulières qui règlent les rapports entre l'Etat et les Compagnies exploitant les lignes régulières de paquebots. La plupart d'entre elles, qui dataient d'avant guerre, ont été renouvelées une ou même deux fois, en tenant compte des conditions nouvelles et des leçons de l'expérience.

Avant d'entrer dans le détail de leur étude, nous donnons ci-dessous leur énumération avec la date de leur conclusion et l'indication sommaire de leur objet.

Section II

ENUMÉRATION DES CONVENTIONS MARITIMES FRANÇAISES ET AUTRES DOCUMENTS RÉGISSANT A L'HEURE ACTUELLE, OU AYANT RÉGI DEPUIS LA GUERRE, LES RAPPORTS ENTRE L'ÉTAT FRANÇAIS ET LES COMPAGNIES DE NAVIGATION EXPLOITANT DES LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS.

RÉSEAU DE L'AMÉRIQUE DU NORD

Convention du 20 novembre 1912 avec la Compagnie Générale Transatlantique pour l'exploitation du service maritime postal entre le Havre et New-York.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 30 juillet 1913 approuvant cette Convention.

Avenant du 23 juin 1923 modifiant cette Convention.

Loi du 26 avril 1924 approuvant cet Avenant.

RÉSEAU DE L'AMÉRIQUE CENTRALE

Convention du 26 octobre 1908 avec la Compagnie Générale Transatlantique pour l'exploitation des Services ma-

ritime postaux entre la France, les Antilles, le Mexique et l'Amérique Centrale.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 27 décembre 1911 approuvant cette Convention.

Convention du 21 avril 1927 avec la Compagnie Générale Transatlantique pour l'exploitation des Services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France, les Antilles, le Mexique et l'Amérique Centrale.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 28 mars 1928 approuvant cette Convention.

RÉSEAU DE L'AMÉRIQUE DU SUD

Convention du 8 juillet 1911 avec la Compagnie Sud-Atlantique pour l'exploitation des Services maritimes postaux entre la France, le Brésil et La Plata.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 30 décembre 1911 approuvant cette Convention.

Convention du 24 juin 1920 avec la Compagnie Sud-Atlantique pour l'exploitation du service maritime postal et d'intérêt général entre la France, le Brésil et la Plata.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 13 août 1920 approuvant cette Convention.

Convention du 31 janvier 1928 avec la Compagnie Sud-Atlantique pour l'exploitation des Services Maritimes postaux et d'intérêt général entre la France, le Brésil et la Plata.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 6 avril 1928 approuvant cette Convention.

RÉSEAU DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE

Convention du 11 octobre 1921 pour l'exploitation du

service maritime postal entre la France et la Côte occidentale d'Afrique.

Loi du 14 août 1924 approuvant cette Convention.

Convention du 18 juillet 1925 entre le Ministère des Colonies et la Compagnie des Chargeurs Réunis, pour les transports de ce ministère à destination, ou en provenance des colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique.

RÉSEAU DU MAROC

Conventions diverses.

Convention du 10 janvier 1928 entre le Ministère de la Guerre et la Compagnie Générale Transatlantique pour les transports entre la France et le Maroc.

Convention entre le Ministre de la Guerre et la Compagnie Paquet, pour le même objet.

RÉSEAU DE LA CORSE

Convention du 22 novembre 1907 avec la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet) pour l'exploitation des services maritimes postaux entre la France continentale et la Corse.

Cahier des Charges annexé à cette convention.

Loi de 1908 approuvant cette Convention.

Convention du 25 juin 1920 avec la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet) pour l'exploitation des Services maritimes postaux entre la France continentale et la Corse.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 8 août 1920 approuvant cette convention.

Convention du 10 mai 1927 avec la Compagnie Marseillaise de navigation à vapeur (Fraissinet) pour l'explo-

tation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France continentale et la Corse.

Cahier des Charges annexé à cette Convention.

Loi du 23 juillet 1927 approuvant cette convention.

RÉSEAU DE L'AFRIQUE DU NORD (*Algérie-Tunisie*)

Charte-partie du 6 août 1925 avec la C^{ie} Transatlantique ;

Charte-partie du 23 août 1925 avec la C^{ie} Mixte.

Charte-partie du 2 septembre 1925 avec les Transports Maritimes ;

Chartes-parties du 1^{er} mars 1928 avec la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de navigation mixte et la Société générale de Transports maritimes à vapeur, pour l'exploitation des navires d'Etat sur les lignes de l'Afrique du Nord.

Convention du 13 août 1925 et

Convention du 1^{er} janvier 1927 entre le Ministère de la Guerre et la Compagnie générale Transatlantique, la Compagnie de navigation mixte et la Société générale de Transports maritimes à vapeur, relative aux transports maritimes de Marseille et de Port-Vendes sur l'Algérie-Tunisie et vice-versa.

RÉSEAU DES PAYS DU PROCHE ET DE L'EXTRÊME-ORIENT

Convention du 11 juillet 1911 avec la Compagnie des Messageries maritimes, pour l'exploitation des Services Maritimes postaux sur l'Extrême-Orient, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, la Côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

Cahier des Charges annexé à cette convention.

Loi du 30 décembre 1911 approuvant cette convention.

Convention du 29 décembre 1920 avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour l'exploitation des Services maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

Cahier des Charges annexé à cette convention.

Loi du 28 juillet 1921 approuvant cette convention.

CHAPITRE III

Les clauses financières des conventions maritimes

La sollicitude que les pouvoirs publics manifestent dans les principales nations modernes aux grandes entreprises de paquebots pour les considérations supérieures que nous avons examinées se traduit en définitive généralement, par une aide financière apportée à ces entreprises. Il est donc facile de concevoir que les clauses des conventions qui règlent ces rapports financiers entre l'Etat et les compagnies sont parmi les plus importantes et les plus essentielles. Elles constituent même à peu près l'intégralité des « Conventions » proprement dites qui se réfèrent pour les autres détails au « Cahier des Charges ». C'est sur elles que portent en grande partie les débats parlementaires préparatoires au vote des lois qui doivent obligatoirement approuver les conventions. Ces lois précisent même d'ordinaire qu'elles approuvent spécialement les stipulations financières des conventions.

L'attention des représentants de la nation ne saurait, en effet, s'appliquer avec trop de soin quand il s'agit d'engager les deniers de l'Etat, c'est-à-dire en définitive, ceux des contribuables.

Pour faciliter l'étude de ces clauses financières, nous considérerons qu'elles peuvent être rangées dans les deux groupes suivants :

1° Les clauses qui déterminent les formes diverses de

l'Association financière qu'elles établissent entre l'Etat et les compagnies maritimes.

2° Celles qui règlent les conséquences de cette association sur la gestion et la comptabilité de ces entreprises.

Section I

LES FORMES SOUS LESQUELLES SE MANIFESTE L'ASSOCIATION FINANCIÈRE DE L'ETAT ET DES COMPAGNIES DE NAVIGATION.

Les différentes formes sous lesquelles se manifeste l'association financière de l'Etat et des Compagnies de navigation peuvent être classées de la façon suivante :

- 1°) La participation de l'Etat aux Charges globales ;
- 2°) — — aux charges de rémunération du capital ;
- 3°) — — aux charges d'amortissement ;
- 4°) — — aux bénéfices et superbénéfices ;
- 5°) — — aux pertes ;
- 6°) L'assistance financière indirecte de l'Etat au moyen de location de matériel ;
- 7°) L'assistance financière indirecte de l'Etat par promesse d'embarquement de personnel et de matériel ;
- 8°) Facilités de trésorerie et clauses diverses.

1° *La Participation forfaitaire de l'Etat aux charges globales.*

Le système de la subvention fixe peut être considéré comme établissant une participation forfaitaire de l'Etat aux

charges globales de la Compagnie. C'est la forme la plus simpliste et la plus ancienne, celle où le caractère d'association financière entre l'Etat et la Compagnie n'apparaît presque pas. Elle consiste dans la détermination faite d'avance, au moment de la conclusion de la Convention, d'une subvention fixe qui sera versée à la Compagnie concessionnaire chaque année, indépendamment des résultats futurs de l'exploitation. Pour l'Etat, cette formule présente l'avantage de lui faire connaître, d'une façon rigoureusement exacte et d'avance, la somme à inscrire chaque année dans son projet de budget. Elle réduit au minimum les risques de litige et écarte les possibilités de fraude. Elle ne nécessite aucun contrôle compliqué. On ne peut concevoir un mécanisme d'une plus grande simplicité.

Pour les Compagnies, cette recette fixe versée par l'Etat serait très satisfaisante si elle payait chaque année une même quantité de charges imposées, ou si elle procurait une aide, une protection, toujours égales contre la concurrence, les difficultés d'exploitation, etc. Mais cette aide est un rapport dont un terme est fixe et l'autre variable, ce qui fait que la somme forfaitaire versée par l'Etat peut très bien représenter pour les Compagnies, suivant les années, une aide absolument superflue, un secours permettant seulement d'équilibrer les dépenses et les recettes, ou un adjuvant absolument insuffisant.

Ces lacunes sont indéniables et c'est pourquoi cette formule de la subvention forfaitaire fixe tend de plus en plus à être abandonnée.

La Convention de 1912 relative à la ligne de New-York prévoyait pour les 4 premières années d'exploitation une subvention forfaitaire fixe de 6 millions. Au contraire, à

partir de la cinquième année, c'est une subvention révisable qui était organisée et dont nous étudierons le mécanisme ultérieurement.

Le système de la subvention fixe a toutefois subsisté intégralement jusqu'au début de 1928, dans une Convention de première importance : la Convention de 1908 des Antilles et de l'Amérique Centrale.

Cette Convention s'exprimait ainsi à ce sujet dans son article 3 :

« La Compagnie recevra, pour l'ensemble des services
« qui font l'objet de la présente concession, une subvention
« de quatre millions huit cent soixante-dix-huit mille francs
« (4.878.000) payable par douzièmes et à terme échu ».

On peut remarquer que pour être absolument exact, il faudrait dire que la subvention ci-dessus était très légèrement décroissante. En effet, le texte cité ci-dessus se continue ainsi :

« Toutefois, à partir de l'expiration de la 5^e année
« d'exploitation, le chiffre de la subvention sera réduit
« chaque année de quatre vingt mille francs (80.000), de
« telle sorte que la subvention ne sera plus que de quatre
« millions soixante-dix-huit mille francs (4.078.000) pour
« la quinzième année ».

C'est donc en négligeant sciemment cette faible diminution que nous avons pu qualifier cette subvention de subvention fixe.

La nouvelle convention des Antilles et de l'Amérique Centrale, qui vient d'entrer en vigueur, il y a quelques mois s'inspire, dans son ensemble, de conceptions originales extrêmement intéressantes, notamment en ce qui concerne l'amortissement.

Toutefois, par une sorte de souci de ménager les transitions, elle n'abandonne pas entièrement l'ancienne formule de la subvention forfaitaire fixe. L'aide financière qu'elle organise en faveur de la Compagnie concessionnaire renferme, en effet, un élément fixe sans aucune affectation spéciale, une subvention forfaitaire de trois millions (3.000.000) de nature absolument comparable à celle de l'ancienne Convention.

2° *La participation de l'Etat aux charges de rémunération du capital.* — Le système de la garantie de rémunération du capital engagé a été employé maintes fois par l'Etat vis-à-vis des entreprises auxquelles il voulait accorder une aide financière. L'histoire du régime des chemins de fer en fournit dès exemples aussi illustres que nombreux. Il importe toutefois de remarquer que cette garantie donnée par l'Etat peut être de deux sortes bien différentes et qu'elle s'applique tantôt au dividende des actions, tantôt à l'intérêt des obligations.

a) *Garantie de dividende des actions.* — C'est sous cette forme que se manifeste actuellement l'aide de l'Etat à l'exploitation de la ligne de New-York. En effet, le mécanisme complexe de la Convention de 1912 n'a pas d'autre but que d'assurer une rémunération minimum de 5 % au capital engagé dans l'exploitation de cette ligne.

L'avenant de 1923 a estimé qu'il y avait lieu de porter cette rémunération de 5 à 7 % afin de tenir compte de l'élévation du loyer de l'argent consécutive à l'énorme destruction de capitaux amenée par la guerre. Toutefois, cette participation variable à la rémunération du capital engagé est enfermée entre les limites fixes d'un maximum et d'un minimum.

Le minimum fixé par la convention de 1912 était de 2.500.000 francs. Il a été porté à 4.000.000 par l'avenant de 1923.

Le maximum qui avait été fixé en 1912 à 7.000.000 a été triplé par l'avenant de 1923 et porté par conséquent à 21.000.000.

Le principe de la garantie d'un dividende minimum aux actions est également appliqué dans les Conventions passées avec la Compagnie Sud-Atlantique pour les services de l'Amérique du Sud, avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour les services d'Orient et avec la Compagnie Fraissinet pour les services de Corse.

Il y est toutefois appliqué d'une façon différente, par le truchement du compte d'exploitation et des clauses de participation aux résultats.

Les compagnies sus-nommées sont en effet autorisées à porter en dépenses, à ce compte d'exploitation, les sommes nécessaires pour permettre de servir aux actions un intérêt de 5 % (Sud-Atlantique) ou 6 % (Messageries Maritimes) sur le capital dont elles sont libérées.

En cas de résultat déficitaire, c'est donc autant de plus sur lequel l'Etat devra prendre sa part de perte.

En cas de résultat bénéficiaire, c'est également autant de moins sur lequel s'exerce le droit de partage de l'Etat.

b) *Garantie d'intérêt des obligations.* — En ce qui concerne la garantie d'intérêt proprement dite des emprunts obligataires, l'Etat l'a accordée à plusieurs reprises aux Compagnies de navigation.

L'avenant de 1923 de la ligne de New-York prévoit la construction, par la Compagnie Générale Transatlantique, de deux paquebots dont la date d'entrée en ligne était fixée

au plus tard à l'été de 1927 et à l'été de 1932. Il autorise l'émission, pour la construction de ces paquebots, d'obligations d'une durée maximum de 24 ans dont l'intérêt et l'amortissement seront garantis par l'Etat.

« *L'Ile de France* » mis en service en juin 1927 est le premier paquebot prévu par l'avenant.

Son coût total qui ne pourra être arrêté d'une façon précise avant plusieurs années, sera vraisemblablement de l'ordre de grandeur de 225 millions.

Son financement a été assuré par des moyens divers et le recours au système d'emprunts garantis par l'Etat ne paraît avoir été employé que dans une faible mesure.

L'emprunt de 60 millions réalisé en 1923 sous la forme de 120.000 bons décennaux de 500 francs à 7 %, ainsi que l'emprunt de 4.500.000 dollars canadiens émis au Canada en 1927 se réfèrent tous deux à la garantie d'intérêt promise par l'avenant de 1923.

Un nouvel exemple de garantie d'intérêt vient d'être donné par la récente convention passée avec la Compagnie Sud-Atlantique, le 31 janvier 1928. Le but essentiel des rédacteurs de cette Convention était d'assurer le financement de la construction de deux nouveaux paquebots rapides, indispensables à la ligne de l'Amérique du Sud. La Compagnie ne pouvant en faire les frais, il était possible d'envisager la construction et l'avance des fonds par l'Etat ou de charger la Compagnie d'émettre elle-même les emprunts qui seraient nécessaires, l'Etat garantissant toutefois l'intérêt et l'amortissement. C'est cette solution qui a prévalu.

3°) *La participation aux charges d'amortissement.* —

Un exemple particulièrement caractéristique de ce genre

d'assistance financière nous est fourni par la nouvelle Convention des Antilles et de l'Amérique Centrale. Cette Convention, en effet, prévoit tout d'abord, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, une subvention forfaitaire de trois millions (3.000.000) sans affectation spéciale, mais elle stipule ensuite que pendant les 10 premières années d'application de la Convention une subvention supplémentaire de cinq millions (5.000.000) sera versée par l'Etat pour être affectée à un fonds de reconstitution de la flotte. Il s'agit là d'une participation aux charges d'amortissement, bien que le mot ne soit pas prononcé. Cela résulte de l'examen même du système ainsi que de la lecture des documents parlementaires relatifs à cette convention.

D'autre part, la participation de l'Etat aux charges d'amortissement devient plus patente dans la clause suivante de cette nouvelle Convention. Celle-ci décide, en effet, qu'à partir de l'entrée en service d'un navire, construit en remplacement d'un ancien, la subvention sera augmentée de 4 % du prix du navire. Cette disposition équivaut à la prise en charge par l'Etat, de l'amortissement des nouveaux navires sur une période de 25 ans. En réalité, pour être absolument exact, il convient de remarquer que l'augmentation de subvention prévue est égale à 4 % du prix du nouveau navire en déduisant toutefois de ce prix :

- 1° la somme provenant du fonds de reconstitution ;
- 2° la valeur initiale du navire remplacé ;
- 3° la valeur résiduelle du navire.

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que la valeur initiale ci-dessus sera représentée par un nombre forcément très faible, puisqu'elle a été établie en francs-or. En somme, il semble que l'Etat ait voulu épargner à la Compagnie

le souci de rechercher de nouveaux capitaux pour les futurs constructions. On peut espérer que celles-ci n'auront à intervenir que pour remplacer des unités dont la valeur initiale aura été complètement amortie, c'est-à-dire pour lesquelles le capital engagé aura été entièrement reconstitué.

Le jeu de l'amorissement organisé par cette nouvelle convention des Antilles et de l'Amérique Centrale ressort clairement du tableau ci-après, présenté par M. VALUDE, au nom de la Commission de la Marine Marchande, au moment du vote de la loi approuvant la Convention.

Il est inutile de souligner la grande originalité et l'extrême ingéniosité de cette nouvelle formule d'aide financière de l'Etat à une Compagnie de navigation.

Montant de la Subvention

Année	Forfaitaire	Fonds de reconstitution	Amortissement supplémentaire des navires construits	Total
en millions de francs				
1927 (1/3) ...	1	1.7	»	2.7
1928	3	5	»	8
1929	3	5	»	8
1930	3	5	0.8	8.8
1931	3	5	0.8	8.8
1932	3	5	0.8	8.8
1933	3	5	1.7	9.7
1934	3	5	1.8	9.8
1935	3	5	4.5	12.5
1936	3	5	4.5	12.5
1937	3	3.3	4.5	10.8

Montant de la Subvention

Année	Forfaitaire	Fonds de reconstitution	Amortissement supplémentaire des navires construits	Total
-----	-----	-----	-----	---
en millions de francs				
1938	3	»	4.5	7.5
1939	3	»	7	10
1940	3	»	11.9	14.9
1941	3	»	11.9	14.9
1942	3	»	11.9	14.9
1943	3	»	11.9	14.9
1944	3	»	11.9	14.9
1945	3	»	11.9	14.9
1946	3	»	11.9	14.9
1947	3	»	11.9	14.9

La participation de l'Etat aux charges d'amortissement vient encore d'être consacrée dans la Convention récente de la Sud-Atlantique : ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'Etat garantit non seulement l'intérêt, mais encore l'amortissement des emprunts que la Compagnie émettra pour la construction de ses deux futurs paquebots rapides de la ligne de Buenos-Ayres.

4° *La participation aux bénéfices et superbénéfices.* — Le principe de la participation des collectivités publiques aux bénéfices des entreprises qui nécessitent une concession s'est beaucoup généralisé dans les dernières années : chemins de fer, tramways, gaz, électricité, mines, chutes d'eau, etc., en offrent des exemples nombreux et variés.

Puisque dans ces entreprises c'est une partie du do-

maine public qui est exploitée, ou puisqu'il y faut l'exercice de droits appartenant à la collectivité, il a paru naturel que les personnes morales administratives, expressions de cette collectivité, n'accordent leurs faveurs que contre la promesse d'une participation aux bénéfices. Le sentiment public moderne se trouve, en effet, choqué de voir une entreprise concédée répartir des dividendes trop considérables à ses actionnaires. Beaucoup de personnes, même, imbues de théories socialistes et oubliant que l'intérêt personnel est le grand mobile de l'activité humaine, estiment que l'Etat devrait exploiter lui-même ce genre d'entreprises. Tout au moins paraît-il équitable qu'il impose à la Société qu'il charge de la gestion, le versement d'une part de ses bénéfices éventuels.

Les conventions maritimes modernes paraissent s'orienter de plus en plus dans cette voie.

La Convention de 1912 relative à la ligne de New-York prévoit une participation éventuelle de l'Etat aux bénéfices dans certaines conditions. Cette disposition peut paraître peu en harmonie avec celle qui prévoit une subvention minimum. En effet, la combinaison de ces deux clauses peut amener l'Etat à prélever en tout ou en partie, au titre de Participation aux bénéfices, pour un exercice dont les résultats seraient extrêmement brillants, la somme qu'il verse comme minimum de subvention. Cette hypothèse n'est pas chimérique et s'est parfois, bien que rarement, réalisée.

Quoi qu'il en soit, l'article 6 de la Convention de 1912 organise la participation de l'Etat aux bénéfices ou plutôt aux superbénéfices.

C'est seulement lorsque les sommes distribuées à la

fin d'un exercice représentent, par rapport au capital-actions de la compagnie engagé dans l'exploitation de la ligne, un taux supérieur au taux moyen des distributions effectives des quatre exercices ayant précédé la signature de la présente Convention que l'Etat a droit à une part des bénéfices. Et le partage ne porte pas sur l'ensemble des bénéfices mais seulement sur les superbénéfices, ainsi que nous le disions plus haut, c'est-à-dire sur la partie des sommes distribuées qui dépasse le taux indiqué ci-dessus.

De plus, sur cet excédent, la participation de l'Etat n'est pas uniforme, mais elle est réglée suivant une progressivité par échelons.

La Convention s'exprime ainsi à ce sujet :

« Sur cet excédent l'Etat a droit :

« A $\frac{1}{4}$ de la partie de cet excédent ne dépassant pas 1 % ;
« à $\frac{1}{3}$ sur la partie du même excédent représentant de
« 1 à 2 % ; à $\frac{1}{2}$ sur la partie du même excédent représen-
« tant plus de 2 % du capital-actions ».

Il arrive fréquemment que des sociétés gérées avec beaucoup de prudence affectent aux réserves des sommes plus considérables que celles qui y sont normalement consacrées. Les bénéfices distribués annuellement sont diminués d'autant, mais il n'y a là qu'une distribution différée qui se retrouve tôt ou tard, soit au moment d'une augmentation de capital au moyen de répartition d'actions à des conditions avantageuses, soit à la liquidation de la société.

Pour n'être pas frustré par ces pratiques, l'Etat a doublé la clause de participation aux bénéfices d'une clause de participation à la distribution des réserves, en fin de concession.

Les conventions avec la Compagnie Sud-Atlantique,

pour les services sur l'Amérique du Sud, font de la participation aux bénéfices une pièce essentielle de leur mécanisme financier.

Un compte d'exploitation doit être établi pour chaque exercice, suivant des règles précises que nous examinerons plus loin. Si ce compte faisait ressortir un bénéfice,

9/10 de celui-ci sont attribués à l'Etat,

1/10 seulement restant acquis au concessionnaire.

Mais un nouveau prélèvement est prévu en faveur de l'Etat pour le cas où viendraient à se produire des super-bénéfices. Ce prélèvement ne serait plus seulement proportionnel, mais progressif :

« Lorsque pour un exercice, la part nette totale de la
« Compagnie, augmentée de 5 % du capital investi repré-
« sentera plus de 10 % du capital investi, il sera prélevé
« sur la partie du bénéfice du concessionnaire excédant cette
« limite de 10 % :

25 % en faveur de l'Etat

et 25 % pour une réserve spéciale.

« Si le bénéfice net total du concessionnaire dépasse
« 20 % du capital investi, les prélèvements sus-indiqués
« continueront à être effectués sur l'excédent compris entre
« 10 et 20 % et, en outre, sur la fraction supérieure à 20 %
« il sera reversé :

37,50 % à l'Etat

et 37,50 à la réserve spéciale ».

La Convention du 29 décembre 1920 passée avec les Messageries Maritimes pour l'exploitation des services sur le Proche et l'Extrême-Orient organise la participation de l'Etat aux bénéfices éventuels à peu près sur les mêmes bases que la Convention précédente.

Sur le bénéfice net (déterminé suivant des prescriptions minutieuses) et après prélèvement pour la réserve légale, une part de 80 % sera versée à l'Etat, 20 % restant à la Société.

Mais lorsqu'il y aura des superbénéfices, c'est-à-dire lorsque pour un exercice la part nette totale de la Société, augmentée de 6 % du capital versé représentera plus de 10 % de ce capital versé, il sera prélevé :

1°) sur la partie du bénéfice du concessionnaire comprise entre 10 et 20 % :

25 % en faveur de l'Etat

et 25 % pour une réserve spéciale.

2°) Sur la partie du bénéfice de la Société excédant 20 % du capital versé :

37,50 % à l'Etat

et 37,50 % à la réserve spéciale.

La convention de 1927 passée avec la Cie Fraissinet pour l'exploitation des lignes sur la Corse s'inspire d'un principe un peu différent.

D'après ses stipulations, ce n'est pas en effet seulement un certain pourcentage des bénéfices réalisés qui doit être versé à l'Etat, mais la totalité de ces bénéfices.

Ceux-ci sont déterminés par un compte d'exploitation établi d'ailleurs, comme pour les autres lignes, selon des règles précises que nous étudierons plus loin.

5°) *La participation aux pertes.* — Le droit de participer aux bénéfices d'une entreprise a généralement comme contre-partie l'obligation de participer aux pertes. Il y a un lien de justice et de logique entre les deux choses, que le participant soit l'ensemble des capitalistes action-

naires, l'Etat ou les travailleurs employés. En ce qui concerne ces derniers, toutefois, ils ne peuvent ou ne veulent d'ordinaire participer aux risques de perte, et c'est là une des causes qui entravent l'organisation en leur faveur de la participation aux bénéfices.

Dans la Convention de New-York, nous avons vu qu'il y avait, sous certaines conditions, participation de l'Etat aux bénéfices. Malgré cela il n'est question nulle part de sa participation aux pertes. Il y a bien tout de même une contre partie à la participation de l'Etat aux bénéfices ; c'est la subvention révisable, mais celle-ci n'est nullement déterminée par un pourcentage des pertes éventuelles.

Bien qu'elle soit variable suivant les résultats de l'exploitation, cette subvention ne peut, en effet, nullement être considérée comme une participation aux pertes. Elle se présente plutôt, nous l'avons vu, comme une participation aux insuffisances de rémunération du capital.

La participation de l'Etat aux pertes est au contraire explicitement organisée dans les Conventions passées avec la Cie Sud-Atlantique et avec les Messageries Maritimes.

Dans la première, relative au service du Brésil et de l'Argentine, si le compte d'exploitation établi, selon les règles posées par le Cahier des Charges, fait ressortir une perte, les 9/10 sont imputés à l'Etat et le 1/10 restant à la Compagnie.

Toutefois, la part du concessionnaire dans la perte de chaque voyage ne pourra dépasser le montant de la prime de gestion afférente à ce voyage.

Avec des taux un peu différents, la Convention des Messageries Maritimes reproduit à peu près les mêmes dispositions.

Sur le solde débiteur du compte d'exploitation établi selon les règles du Cahier des Charges,

80 % sont imputés à l'Etat,

le reste, soit 20 %, étant à la charge de la Société.

Cette participation du concessionnaire aux pertes éventuelles est toutefois étroitement limitée par un maximum qui est le montant de la prime de gestion qui peut être acquise à la Société.

La convention des lignes de Corse, de même qu'elle prévoit le versement intégral des bénéfices éventuels à l'Etat met symétriquement à la charge de celui-ci la totalité des pertes.

Lorsqu'il y a partage des bénéfices et des pertes entre la Compagnie et l'Etat on est en présence du système de la régie intéressée. Sous ce régime la compagnie est incitée à réaliser le plus de bénéfices possibles, puisque la part qui lui revient en est augmentée d'autant.

La convention de la Corse au contraire n'encourage pas la Cie Fraissinet à réaliser des bénéfices ou à éviter les pertes. Le régime qu'elle organise est celui de la régie désintéressée. Il convient de remarquer que si cette Compagnie n'a aucun intérêt à réaliser des bénéfices, c'est-à-dire des excédents de recettes sur les dépenses, elle a par contre un intérêt majeur à pousser ses recettes brutes au niveau le plus haut possible.

La convention de 1927 a en effet organisé en sa faveur une prime basée sur les recettes de passages et les recettes de fret, prime que la Compagnie a le droit de porter en dépenses à son compte d'exploitation.

On pourrait donc craindre, à première vue, que la Com-

pagnie fasse d'énormes dépenses pour l'amélioration de ses emménagements ou pour sa publicité, sans se soucier s'il en résulterait des pertes d'exploitation, mais dans le but d'augmenter le chiffre de ses recettes brutes sur lequel est établi sa prime qualifiée, un peu improprement, de « prime de gestion ». Il ne faut pas oublier toutefois que la Compagnie doit soumettre à l'approbation du Ministre tous ses projets de dépenses. D'autre part, ses comptes sont examinés par l'Inspection des Finances et la Commission d'examen des comptes. Toute dépense excessive ne manquerait donc pas d'être rejetée. En fait, il a été constaté que la gestion de la Compagnie est très économe.

6°) *L'assistance financière indirecte de l'Etat aux Compagnies par la location à celles-ci de navires lui appartenant.* — Nous avons vu dans l'historique sommaire des Conventions que les trois compagnies : Cie Transatlantique, Cie Mixte, Transports maritimes à vapeur, qui avaient traité en 1896 avec l'Etat pour le service des lignes de l'Afrique du Nord avaient dénoncé régulièrement leur contrat en 1919. Il n'y a plus eu depuis cette date ni grande convention proprement dite, ni subvention directe relatives au service de ces lignes.

Toutefois l'assistance financière de l'Etat et l'obligation pour les Compagnies d'assurer le service dans certaines conditions sont réapparues sous une forme spéciale : celle de contrats de location de navires, ou pour employer le terme consacré par le droit et l'usage maritime, sous la forme de chartes-parties.

L'Etat avait acquis entre 1922 et 1924 huit paquebots du type « Gouverneur » destinés à être l'embryon d'une flotte d'Etat desservant les lignes d'Algérie-Tunisie. Très

rapidement toutefois il fut amené à charger des compagnies privées de leur exploitation. Il les loua donc tout d'abord à celles-ci au moyen de chartes-parties individuelles, moyennant la somme infime de 5 francs par mois et par navire, soit 60 francs par an. Le 6 juillet 1925 intervinrent au contraire trois chartes-parties signées chacune avec l'une des trois compagnies ci-dessus, pour l'ensemble des navires qui lui étaient loués.

Ces chartes-parties fixaient le prix de location par bateau à 280.000 francs pour les 4 navires, type « *Duc d'Aumale* » et 220.000 francs pour les 4 du type « *Mustapha* ». Cette somme devait faire l'objet de deux paiements égaux à échéance du 1^{er} janvier et 1^{er} juillet. A titre exceptionnel, le terme du 1^{er} janvier 1926 devait comprendre les trois premiers trimestres.

Ces fonds ne devaient pas tomber dans l'universalité des recettes du budget. Il était prévu qu'ils seraient versés, avec une affectation spéciale, à la Caisse des Dépôts et Consignations. Ils devaient servir à constituer un fonds de réserve pour grosses réparations, c'est-à-dire : refonte des machines et des chaudières, réfection de la coque, des ponts et des cloisons, requises par une Société de classification, ainsi que les travaux nécessités par des prescriptions résultant de règlements postérieurs à la date de la charte-partie.

La Compagnie à qui incombait ces travaux ne pouvait toutefois prélever sur ce fonds les sommes qui lui étaient nécessaires, qu'après avoir obtenu l'accord du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, quant à la régularité de l'objet du prélèvement et la justification de son montant.

On ne saurait méconnaître l'importance des dispositions relatives à ce « fonds de grosses réparations ». Pour l'Etat elles avaient l'avantage de lui donner l'assurance que son matériel serait conservé en bon état. Pour la Compagnie, elles présentaient l'intérêt de rendre plus apparentes que réelles les nouvelles charges que lui imposait le régime nouveau.

Les chartes-parties de 1925 étant des contrats de location totalement différents des conventions où l'Etat verse à la Compagnie une certaine somme, en considération des résultats annuels de l'entreprise, il ne pouvait être question dans ce contrat de l'établissement d'un compte d'exploitation. La charte-partie précisait toutefois les charges de l'affrêteur en temps normal et en cas de perte d'un navire.

En temps normal, la Compagnie devait assurer :

1° l'entretien courant (peinture, carénage, propreté, etc.) ;

2° les réparations et remplacements de toute nature ;

3° les risques de toute nature, maritimes et de guerre, sous certaines réserves.

Dans sa forme sommaire, la rédaction du 2° paragraphe ci-dessus paraît présenter une certaine contradiction avec la partie des clauses financières étudiées plus haut, qui concernent le fonctionnement du « fonds de grosses réparations ».

Il eut été plus précis de le rédiger de la façon suivante :

« La Compagnie aura à sa charge :

1°)

2°) Les réparations et remplacements de toute nature

en dehors de ceux assurés par le « fonds spécial de grosses réparations ».

Un droit de surveillance était reconnu à l'Etat, afin qu'il puisse s'assurer en tout temps de la bonne exécution, par la Compagnie, des travaux nécessaires.

Dans le cas de perte de l'un des navires, l'affrèteur s'engageait à rembourser à l'Etat une somme fixée à la date du 1^{er} janvier 1925 à : (Compagnie Transatlantique)

13.300.000	francs	pour le « <i>G. G. Chanzy</i> » ;
13.300.000	»	pour le « <i>G. G. Grévy</i> » ;
13.500.000	»	pour le « <i>G. G. de Gueydon</i> » ;
13.800.000	»	pour le « <i>G. G. Jonnart</i> ».

Ces sommes devaient être automatiquement réduites d'un amortissement de 750.000 francs au 1^{er} janvier de chaque année, en cas de renouvellement par tacite reconduction.

Pour éviter d'ailleurs tout risque d'insolvabilité de la Compagnie, l'Etat jugea opportun d'obliger celle-ci à assurer, pour les sommes spécifiées ci-dessus, les différents navires envisagés à une ou plusieurs Compagnies d'assurance agréées par le Ministre.

La charte-partie de 1925, tout d'abord renouvelée par tacite reconduction vient d'être remplacée par une nouvelle charte-partie dont le point de départ a été fixé au 1^{er} janvier 1928.

Les clauses financières de celle-ci présentent d'importantes modifications. Le prix de location des navires est considérablement augmenté, puisque du chiffre de 280.000

francs par an et par navire, stipulé en 1925, et porté à 310.000 francs en 1927, il passe à 800.000 francs. Mais le changement n'est pas moins grand en ce qui concerne l'affectation de ces sommes. Nous avons vu plus haut que dans l'économie de la charte-partie de 1925, elles étaient versées à la Caisse des Dépôts et Consignations et qu'elles formaient un fonds destiné au règlement des grosses réparations. Il n'est plus question de tout cela dans la nouvelle charte-partie.

Plus exactement, la constitution d'un fonds de grosses réparations est encore prévu, mais celui-ci est constitué au moyen de versements supplémentaires de la Compagnie, s'élevant à 310.000 francs par an et par navire.

Ces versements concernant aussi bien le prix de location, que le fonds de grosses réparations, doivent se faire par moitiés égales aux deux échéances du 30 juin et du 31 décembre de chaque année.

Bien que l'Etat n'ait plus aucune participation dans la constitution du fonds de grosses réparations qui doit même rester entre les mains de la Compagnie, les dépenses imputables à ce fonds continueront à ne pouvoir y être prélevées qu'après accord donné par le Ministre chargé de la Marine Marchande, quant à la régularité de leur objet et la justification de leur montant.

7°) *L'assistance financière indirecte de l'Etat par promesse d'embarquement de personnel et de matériel.* —

Une certaine forme d'assistance financière indirecte de l'Etat peut enfin être trouvée dans les conventions spéciales passées entre le Ministère de la Guerre et les Compagnies qui assurent des services des lignes d'Algérie-Tunisie et du Maroc. Ces compagnies sont, comme nous l'avons vu, pour

les lignes d'Algérie-Tunisie, la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte, la Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur, et pour les lignes du Maroc, la Compagnie Transatlantique et la Compagnie Paquet.

Sur ces lignes, l'Etat, et spécialement le Ministère de la Guerre, est de beaucoup le plus gros client. C'est pourquoi la clause d'apparence bénigne par laquelle il s'engage à fournir aux compagnies contractantes tous les transports en officiers, hommes de troupe, chevaux, mulets, provisions, matériel et munitions, présente pour lesdites compagnies une importance capitale. Ce simple engagement est sans doute fort différent d'une promesse de subvention directe, mais il n'en représente pas moins un élément considérable de recettes, équivalent à une sorte d'assistance financière indirecte.

Comme contre-partie de cet engagement de l'Etat en leur faveur, les Compagnies prennent de leur côté l'engagement d'appliquer aux transports de l'Etat des tarifs présentant une certaine réduction sur ceux du commerce.

Pour les lignes du Maroc, les prix consentis aux passagers de l'Etat représentent une réduction, voisine de 30 % sur ceux qui sont actuellement appliqués aux passagers ordinaires.

Pour ses transports de matériel et marchandises, comme pour ses transports de personnel, l'Etat s'est également fait concéder des tarifs de faveur.

Mais ceux-ci, pas plus que ceux dont il bénéficie pour les passagers, n'ont pas été fixés au moyen d'un certain pourcentage de réduction sur les tarifs du commerce, ainsi

que cela a été fait pour les grandes conventions, ou sur les lignes d'Algérie-Tunisie.

Les variations éventuelles des deux tarifs ont cependant été solidarisées.

Il est prévu en effet expressément que, dans le cas où des circonstances économiques amèneraient la Compagnie Générale Transatlantique à baisser ou à relever ses prix de transports, soit de marchandises, soit de passagers de 10 % au minimum, les prix fixés par la convention seraient modifiés dans le même sens et dans la même proportion, par un avenant qui entrerait en vigueur après un préavis de un mois.

Si le taux de ces variations atteignait 50 %, les prix de la convention seraient révisables, à la demande de l'une des deux parties. Pour les lignes d'Algérie-Tunisie, au contraire de celles du Maroc, les tarifs de faveur accordés à l'Etat sont, ainsi que nous le disions plus haut, déterminés par un pourcentage de réduction sur les tarifs du commerce, pourcentage qui est actuellement de 20 % ou 15 % suivant les cas.

Facilités de Trésorerie. — Les rédacteurs des conventions maritimes n'ignorent pas quelle est l'importance des questions de trésorerie pour les entreprises petites ou grandes. C'est pourquoi ils ont inséré diverses clauses par lesquelles la trésorerie de l'Etat vient en aide à celle des compagnies.

On peut rattacher à cette idée, en ce qui concerne la ligne de New-York, les mesures relatives au paiement de la subvention par douzièmes, à terme échu, avec ordonnancement provisoire basé sur le chiffre arrêté par la dernière décision ministérielle.

Le complément de subvention est ordonnancé dès que la nouvelle décision ministérielle fixant la subvention de l'exercice considéré est intervenue. Si au contraire l'ordonnement provisoire a amené un versement en trop à la Compagnie, cet excédent lui est retenu sur les premiers douzièmes à venir.

Le système est un peu différent pour les deux grandes Conventions de la Compagnie Sud-Atlantique et des Messageries Maritimes. Toutes deux prévoient en effet que les versements examinés plus haut (soit de l'Etat à la Compagnie, soit de la Compagnie à l'Etat) devront être effectués dans les deux mois de la remise du compte d'exploitation, sous réserve des rectifications ultérieures qui pourraient résulter de la vérification par la Commission des Comptes.

A dater de l'expiration de ces délais, tout paiement ou tout versement en retard portera de plein droit et sans mise en demeure, un intérêt, décompté à raison de 6 % l'an, au profit du créancier — concessionnaire ou Etat.

L'intention de donner aux Compagnies des facilités de trésorerie apparaît encore plus nettement dans certaines autres clauses.

Pour la ligne rapide de la Cie Sud-Atlantique, en raison de l'importance des dépenses de combustible l'Etat s'était, en 1920, engagé à rembourser dans les deux mois au maximum de leur présentation (et dans les proportions indiquées ci-dessous), à titre d'avance à régulariser, lors de la présentation des comptes d'exercice, les factures payées par le concessionnaire pour achat de charbon, tant en France qu'à l'étranger.

Cette avance n'était consentie, pour chaque facture, qu'autant que le prix du charbon qui en était l'objet était

supérieur à 100 francs la tonne ; elle était alors égale à la moitié du montant de la facture. Quand le prix du charbon dépassait 200 francs, l'avance comprenait la totalité du montant de la facture.

En plus de ces avances spéciales prévues à l'article 4, d'autres étaient réglées par l'article 14 qui s'exprime ainsi :

« Après avis favorable de l'Inspecteur des Finances chargé du contrôle, le concessionnaire pourra obtenir des avances à régulariser en fin d'exercice. Ces avances seront consenties dans les limites d'un maximum de 2.500.000 francs tant que le service sera exécuté dans les conditions de l'article 2 du Cahier des Charges (c'est-à-dire pendant le service réduit de la période transitoire). Ce maximum sera porté à 5.000.000 lorsque le service sera exécuté dans les conditions de l'article I (c'est-à-dire pendant le service plein). »

La nouvelle Convention de 1928 a adopté un système plus simple. Elle stipule seulement que l'Etat versera chaque mois au concessionnaire à titre d'avance à régulariser un acompte égal au douzième de l'insuffisance de recettes à couvrir par lui, pour l'exercice précédent.

La convention de la Corse n'a eu garde d'oublier la question des facilités de trésorerie. Elle stipule en effet qu'une somme de 800.000 francs doit être versée mensuellement, à titre de provision, à la Compagnie pour le premier exercice. A partir de la deuxième année, l'acompte mensuel à verser doit être égal, sous certaines déductions, au douzième du déficit couvert par l'Etat pendant l'exercice précédent.

Dans le cas où les acomptes mensuels viendraient à excéder les sommes dues à la compagnie, c'est la règle logi-

que et générale qui s'appliquerait : les versements mensuels s'arrêteraient jusqu'à ce que les sommes payées en trop aient été récupérées, et reprendraient ensuite s'il y avait lieu.

Pénalités. — Les conventions maritimes, comme un grand nombre de contrats de droit privé, renferment enfin des clauses de pénalités qu'il y a lieu de mentionner dans une étude sur les stipulations financières de ces conventions. Ces clauses, en effet, se traduisent par des versements ou des retenues de sommes dont l'importance n'est nullement négligeable. Toutefois, il faut remarquer que ces clauses ne jouent qu'à la charge des compagnies et en faveur de l'Etat, lequel représente les intérêts de la collectivité. Ces pénalités peuvent être de deux sortes, suivant la nature de l'inexécution du service. Elles peuvent être constituées par des amendes ou par des retenues.

Les amendes sont sans rapport avec les subventions, tandis que les retenues sont constituées par un pourcentage de celles-ci. Ainsi qu'il est naturel, dans des services de lignes régulières, les premières causes d'amende sont constituées par les retards des paquebots au départ ou à l'arrivée, par rapport à l'horaire fixé.

Sur la ligne de New-York et sur celle des Antilles, l'amende est fixée à 50 francs par heure ou fraction d'heure de retard. Au delà de 12 heures consécutives de retard non justifié, cette amende peut être portée à 100 francs pour chaque heure subséquente.

Les Conventions de la Sud-Atlantique et les Messageries Maritimes fixent des amendes d'un montant plus élevé :

100 fr. par heure ou fraction d'heure de retard, jusqu'à 12 heures ;

500 fr (Messageries)

et 1.000 francs (Sud-Atlantique) au delà de 12 heures consécutives.

Les compagnies sont également soumises à des amendes en cas de suppression d'escales réglementaires, d'inexécution d'un voyage, d'emploi de paquebots non admis et de négligence ou de manquements divers à leurs obligations.

Le cas de non exécution d'un voyage qui est expressément prévu seulement par les Conventions de la Sud-Atlantique et des Messageries, entraîne pour la première une amende de 20.000 francs, et pour la deuxième une amende de 50.000 francs.

Ainsi que la justice la plus élémentaire l'exige, ces diverses amendes ne sont encourues par les compagnies que lorsqu'elles ne peuvent exciper du cas de force majeure dûment constaté. Généralement cette constatation se fera au moyen d'un procès-verbal dressé par le Capitaine et un Officier du bord ou par un extrait du Journal du Bord, ces pièces étant visées par le Contrôleur des Services Maritimes Postaux ou par le Commissaire du Gouvernement.

Il importe de remarquer toutefois que plusieurs conventions stipulent expressément que la grève n'est jamais considérée de plein droit comme un cas de force majeure.

En dehors des divers cas d'amende-cidessus, les conventions de New-York et des Antilles prévoient des retenues pour insuffisance de vitesse.

Elles sont réglées par une progression par échelons, en sens inverse de l'insuffisance. Pour les deux réseaux où elle est prévue, la retenue est donc de :

5 % de la subvention afférente à la ligne sur laquelle

la vitesse a été trop faible, si la vitesse moyenne est inférieure d'un quart de nœud à la vitesse obligatoire ;

10 % si l'insuffisance de vitesse atteint $1/2$ nœud ;

15 % — — — — — $3/4$ de nœud

et ainsi de suite en augmentant de 5 % par $1/4$ de nœud d'insuffisance.

L'application des pénalités est faite par le Ministre chargé de la Marine Marchande sur avis du Commissaire du Gouvernement et après avoir entendu la Société dans ses explications.

Section II

CONSÉQUENCES DE L'ASSOCIATION FINANCIÈRE ENTRE L'ÉTAT
ET LES COMPAGNIES SUR LA GESTION DE CELLES-CI.

Malgré les progrès des idées étatistes, les pouvoirs publics répugent encore en France à intervenir directement dans la gestion d'entreprises aussi complexes et aussi aléatoires que celles des Compagnies de navigation. Le souvenir de la réquisition de la flotte d'Etat, consécutive à la guerre, les incline d'ailleurs à la prudence. Ils ne peuvent cependant, en sens inverse, mettre une partie des fonds ou du crédit de l'Etat à la disposition des compagnies sous une des formes que nous avons examinées, sans prendre vis-à-vis de leur gestion certaines précautions, ni sans exercer sur leur comptabilité une certaine surveillance.

Il est résulté de ces nécessités un ensemble de dispositions extrêmement intéressantes tendant à sauvegarder les intérêts de l'Associé Etat contre divers risques de perte,

de dilapidation ou de fraude, pouvant provenir de l'Associé Compagnie.

Ces dispositions peuvent se ramener à trois groupes :

- a) Mesures qui procurent à l'Etat des garanties réelles ;
- b) Mesures réglementant la comptabilité d'exploitation ;
- c) Mesures de contrôle financier.

1°) *Les Dispositions qui assurent à l'Etat des garanties réelles.* — Tous les Cahiers des Charges auxquels se réfèrent nos grandes conventions maritimes postales stipulent l'obligation pour les compagnies de verser un cautionnement assez élevé, en garantie de la bonne exécution du service. Ce cautionnement qui est de un million pour les lignes de New-York, des Antilles et de l'Amérique du Sud a été fixé à trois millions pour celles des Services Contractuels des Messageries Maritimes.

Il peut être constitué, soit en numéraire, soit en bons du Trésor, soit en rentes sur l'Etat, soit par affectations hypothécaires sur un matériel naval libre de tout engagement et agréé par l'Administration, soit par tout autre gage ou caution acceptés par le Ministre.

La Caisse des Dépôts et Consignations est, conformément à sa destination essentielle, désignée pour recevoir le cautionnement lorsqu'il se compose de numéraire, de bons du Trésor ou de rentes.

Non contents de décider la constitution d'un cautionnement les pouvoirs publics ont tenu à prendre certaines dispositions en vue de sa sauvegarde. C'est pourquoi la plupart des cahiers des charges stipulent que, dans le cas où le gage viendrait à être diminué ou perdu, ou si la caution cessait d'être agréée, le concessionnaire devrait, dans

le mois de la demande qui lui serait faite, lui substituer un autre gage ou une autre caution agréée par le Ministre.

C'est dans le même but que le concessionnaire doit justifier que ses polices d'assurance portent la mention qu'en cas de perte d'un navire hypothéqué et affecté au cautionnement, l'assureur ne peut se libérer valablement entre les mains du concessionnaire qu'avec l'agrément du Ministre.

L'objet des cautionnements a été fixé de la manière la plus large, dans l'intérêt de l'Etat. Il répond, en effet, des répétitions à exercer contre le concessionnaire dans tous les cas spécifiés au Cahier des Charges, ou à l'occasion de tout règlement de comptes avec l'Etat, y compris ceux relatifs au service des colis-postaux et généralement de tous dommages-intérêts prononcés pour cause d'infraction aux clauses du marché, ainsi que de l'excédent de dépenses qui pourraient résulter des mesures prises pour assurer le service. au lieu et place de l'entrepreneur ou bien à la suite de résiliation, sans préjudice des recours de droit, si le cautionnement se trouvait insuffisant ou s'il avait été remboursé.

En dehors de ces cautionnements qui, ainsi que nous venons de le voir, ont une affectation très générale, il existe de plus un cas particulièrement important où l'Etat subordonne son concours financier à la prise d'une hypothèque spéciale.

Il s'agit de la construction des deux grands paquebots de la ligne de New-York qui ont été prévus par l'avenant de 1923 en 1927 et 1932. Par cet avenant, la Cie Transatlantique a été autorisée à émettre des emprunts obligataires pour lesquels l'Etat a promis sa garantie, mais il s'est réservé en contre partie de prendre sur chacun des deux

navires une hypothèque de 1^{er} rang pour le montant total de sa garantie.

En matière d'hypothèque terrestre, cette garantie réelle eut sans doute paru suffisante. Pour des navires de l'importance des grands paquebots modernes dont la perte constituerait une charge très lourde, il était prudent de prendre des précautions supplémentaires. C'est pourquoi le même avenant de 1923 stipule que : « les deux paquebots constitués avec la garantie de l'Etat devront être assurés pour « perte totale à des tiers assureurs pour 90 % au moins de « leur valeur, le solde de l'assurance devant être couvert « par le fonds d'assurance de la Compagnie ».

Un cas tout à fait semblable d'emprunts garantis par l'Etat et destinés à la construction de futurs paquebots, se présente dans la récente convention avec la Compagnie Sud-Atlantique, ainsi que nous l'avons vu plus haut.

Toutefois, les rédacteurs de cette convention n'ont pas jugé utile de spécifier que l'Etat prendrait sur les navires construits une hypothèque de 1^{er} rang. Ils ont seulement stipulé qu'à l'expiration de la convention, ou en cas de résiliation de celle-ci le concessionnaire remettrait à l'Etat les paquebots construits sur ces fonds d'emprunt.

2°) *Les dispositions réglementant la comptabilité des Compagnies.* — Dans toutes les conventions maritimes où la participation de l'Etat est fonction des résultats de l'exploitation, il importe que ceux-ci soient déterminés au point de vue comptable d'une manière loyale, précise et fixée d'avance. En d'autres termes, il est nécessaire que la comptabilité des entreprises soit réglementée d'abord et contrôlée ensuite.

Cette réglementation de la comptabilité se traduit par

l'obligation, inscrite dans les conventions de New-York, de l'Amérique du Sud, d'Orient et de Corse, de tenir un compte d'exploitation selon des règles déterminées.

Pour la ligne de New-York, la subvention annuelle est déterminée (depuis la fin de la 4^e année d'application) en tenant compte de trois éléments : d'une part, la subvention moyenne des 4 exercices précédents ; d'autre part, le capital moyen engagé pendant les mêmes exercices et enfin la rémunération de ce capital.

La participation de l'Etat est, en effet, égale à la somme qu'il faut retrancher de cette subvention moyenne ou y ajouter pour porter à 7 % la rémunération du capital moyen engagé. Cet ensemble de dispositions a été appelé système du compte de révision.

C'est l'avenant de 1923 qui a porté à 7 % le taux de rémunération du capital engagé qui avait été fixé à 5 % par la Convention de 1913.

Le calcul de la subvention moyenne des quatre derniers exercices ne soulève aucune difficulté.

La détermination du capital engagé est au contraire matière plus délicate. Il faut y comprendre pour chaque exercice :

1°) La valeur au 31 décembre précédent, de toutes les unités affectées au service, déduction faite des amortissements effectivement pratiqués. Il est bien entendu, d'autre part, que, si un de ces navires a été affecté temporairement au cours de l'exercice, à des voyages sur d'autres lignes, sa valeur n'est décomptée que proportionnellement à son temps d'utilisation sur la ligne de New-York.

2°) Une fraction de la valeur nette des immeubles généraux de la Société et de leur mobilier, égale à la même

fraction des recettes de fret et de passagers procurées par la ligne. Egalement une fraction de la valeur nette des immeubles, installations et outillages des ports correspondant à la part des recettes afférentes aux navires de la ligne.

3°) Une part de la valeur des approvisionnements figurant au 31 décembre précédent dans les écritures de la Société. Cette part est déterminée d'après une annexe de la Convention.

4°) Le fonds de roulement des services, évalué forfaitairement à 6 % du total des trois premiers éléments du capital.

L'avenant de 1923 a ajouté à ce forfait un deuxième élément : un fonds de roulement complémentaire, évalué à forfait à 12 % de la partie des trois premiers éléments du capital qui a été porté en écritures dans les livres de la Compagnie avant l'entrée en service du paquebot « *Paris* », à l'exception de la valeur du « *Jacques-Cartier* ».

La détermination du capital engagé étant ainsi réglementée, il convenait de régler avec un soin encore plus minutieux l'établissement du compte d'exploitation dont le solde représente une rémunération en quelque sorte naturelle de ce capital. Ce compte d'exploitation doit être tenu pour tous les navires de la Compagnie, postaux ou autres, effectuant, même à titre temporaire, des transports de passagers ou de marchandises entre un port de France et un port situé sur la côte Atlantique de l'Amérique, au nord de Key-West.

Il doit comprendre en recettes :

1°) Toutes les recettes d'exploitation, passages, frets et produits quelconques réalisés par les navires sus-visés :

2°) Les subventions, primes à la navigation, compen-

sation d'armement et toutes allocations ou encouragements que la Compagnie pourra recevoir, soit en vertu de la Convention de 1912, soit à un titre quelconque, et de quelque source que ce soit pour l'exécution des mêmes services.

3°) Une part de toutes les recettes générales, mêmes exceptionnelles de la Compagnie, non susceptibles d'être appliquées directement à l'une de ses lignes, exception faite toutefois du revenu et des plus-values des titres en portefeuille, ainsi que de l'intérêt des placements faits.

Le compte d'exploitation doit comprendre en dépenses :

1°) Les dépenses d'exploitation concernant les services sus-visés.

2°) Une part des frais généraux de la Compagnie, non susceptibles d'être affectés directement à tel ou tel service, cette part étant calculée au prorata des recettes de fret et de passages des différents services.

3°) Les sommes versées à la réserve de refonte et de grosses réparations, calculées à un taux moyen maximum de 1,40 % sur la valeur initiale des navires âgés de moins de 18 ans au premier jour de l'exercice.

4°) L'amortissement du matériel naval, calculé sur la valeur initiale des navires :

a) au taux maximum de 7 % pour les paquebots de la ligne postale Havre-New-York ou assimilés, ainsi que pour les navires bénéficiant de la prime à la navigation instituée par la loi de 1902 ;

b) au taux maximum de 5 % pour tous les autres navires.

5°) L'assurance maritime, calculée pour l'ensemble des navires affectés au service à un taux au plus égal au taux moyen demandé par les tiers assureurs.

Il convient de remarquer que la disparition de ce poste est prévue pour le jour où le fonds d'assurance atteindra 20 % de la valeur de la flotte. D'autre part, l'avenant de 1923 a décidé qu'en cas de perte d'un navire pour lequel il aura été établi un compte « dotation spéciale de remplacement », le montant de l'assurance sera versé au sous-compte particulier du navire.

6°) La part des dépenses effectives des autres assurances correspondant au service, part qui est déterminée par un document annexé à la Convention.

7°) L'amortissement de la partie des immeubles, installations et outillages composant le capital affecté au service. Toutefois, un maximum de 10 % est prévu pour cet amortissement en ce qui concerne les outillages (soit une période d'amortissement de 10 ans) et un maximum de 4 % pour l'amortissement des immeubles (soit une période d'amortissement de 25 ans). Ce dernier maximum sera élevé à 7 % s'il s'agit d'immeubles construits sur des terrains occupés par la Compagnie à titre précaire.

La Convention de 1920 avec les Messageries Maritimes prévoit, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, une participation de l'Etat aux bénéfices et aux pertes éventuels. Elle ne pouvait donc se dispenser de prévoir également des règles fixes pour la tenue du compte d'exploitation. Ce compte d'exploitation doit comprendre au crédit, les recettes suivantes :

1°) « L'intégralité des recettes, de quelque nature qu'elles soient », formule de la plus large généralité.

2°) Les primes à la navigation, compensation d'armement et toutes autres allocations.

3°) Une part proportionnelle au tonnage brut légal du

navire dans les recettes diverses réalisées par le concessionnaire au cours de l'exercice, telles que revenu du portefeuille, bénéfices de participations, etc...)

Les dépenses qu'il y a lieu de porter au débit sont les suivantes :

- a) Toutes les dépenses d'exploitation ;
- b) L'amortissement calculé en tenant compte du prix d'acquisition et de l'âge des navires, de façon à réaliser un amortissement en 20 ans, soit à 5 %, sur un navire neuf.
- c) Les sommes nécessaires au service de l'intérêt des emprunts ;
- d) La somme nécessaire pour permettre de servir aux actions un intérêt annuel raisonnable, 6 % pour les Messageries Maritimes) sur le capital dont elles sont libérées ;
- e) Les sommes nécessaires pour constituer un fonds de grosses réparations et refonte des chaudières. Cette participation est suivant les cas de 1 ou 2 % du prix du navire, suivant qu'il est plus ou moins ancien ;
- f) Une prime de gestion fixée à 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses.
- g) Enfin, une somme annuelle, allant en décroissant de 20 à 14 millions environ, versée par 1/12^e à la Compagnie des Messageries Maritimes en raison de ses apports et comme rémunération des obligations et charges qu'elle assume.

La convention de 1928 de l'Amérique du Sud prévoit la tenue d'un compte d'exploitation dans des conditions analogues. Il doit comprendre en recettes : l'intégralité des recettes, à l'exception de quelques unes, d'une nature tout à fait spéciale telles que celles provenant d'aliénations d'immeubles, etc...

Il doit comprendre principalement en dépenses :

- a) toutes les dépenses et frais généraux d'administration et d'exploitation ;
- b) l'amortissement du « *Massilia* » et du « *Lutetia* », calculé d'une manière déterminée ;
- c) l'intérêt des emprunts de 1912-1914 ;
- d) l'intérêt et l'amortissement des emprunts à contracter pour les futurs paquebots ;
- e) la somme nécessaire pour servir aux actions ou dividendes de 5 % ;
- f) les sommes nécessaires à la constitution d'un fonds de grosses réparations ;
- g) une prime de gestion représentant 10 % de l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation.

Le compte d'exploitation dont la tenue est prescrite par la convention de la Corse de 1927 se rapproche beaucoup de ceux des autres lignes.

En recettes il comprend les recettes de toute nature provenant, dit le texte officiel, de la concession des services et de leur exploitation ».

En dépenses il comprend, comme toujours : a) les dépenses d'exploitation ; b) les charges du capital, et c) une prime dite de gestion.

a) Par dépenses d'exploitation nous comprenons :

Les dépenses d'exploitation de toute nature afférentes à l'exécution des services concédés, y compris l'assurance du matériel, la publicité, etc. ; les frais de location des paquebots mis à la disposition de la Compagnie par l'Etat ; les sommes nécessaires à la constitution d'un fonds de réfection des chaudières et grosses réparations, et une indemnité annuelle forfaitaire pour frais généraux d'exploitation,

rémunération du personnel sédentaire, impôts, chauffage, etc., fixée à 1.200.000 francs et les frais généraux afférents au fonctionnement d'un comité consultatif dont nous parlerons en détail à la fin du prochain chapitre.

b) Aux charges du capital nous rattachons l'intérêt à 6 ou 7 %, suivant les cas, de la valeur des paquebots appartenant à la Compagnie et en service au moment du contrat, suivant l'estimation qui y est contenue.

L'intérêt au taux des avances de la Banque de France plus un franc pour les paquebots à construire par la Compagnie, si celle-ci décide de les payer de ses propres deniers.

L'amortissement normal des paquebots appartenant à la Compagnie, en tenant compte de leur valeur actuelle et en déduisant leur valeur résiduelle, la durée normale d'utilisation étant fixée à 25 ans.

Un amortissement supplémentaire dans certaines conditions, destiné à alimenter une « Dotation spéciale de remplacement ».

c) Nous avons déjà eu l'occasion de dire quelques mots de ce que la convention de la Corse dénomme, assez peu heureusement, la « prime de gestion ». Cette prime est établie sur le montant des recettes-passagers (nourriture et péages non compris) et recettes-marchandises (frais de chargement et de déchargement compris) au-dessus de 5 millions, à l'exclusion des recettes du service postal et des colis postaux. Elle est égale :

à 3 % du montant desdites recettes pour la tranche de 5 à 10 millions ; à 4 %, de 10 à 15 millions, et à 5 % au delà de 15 millions.

Une prime de gestion doit être établie proportionnel-

lement à l'ensemble des résultats de la gestion et doit être de nature à encourager une bonne exploitation commerciale. Or la prime dont il s'agit n'est établie que sur un des éléments de la gestion : les recettes, dont il convient cependant de déduire les dépenses pour avoir la physionomie véritable des résultats.

De plus, même si l'on prévoit des résultats déficitaires et qu'on est amené pour cela à écarter l'idée d'une prime basée sur le bénéfice, il n'est pas impossible d'encourager l'amélioration de la gestion. Mais il faut pour cela doubler la prime basée sur les recettes brutes, d'un autre élément, par exemple une prime à l'amélioration du coefficient d'exploitation. Il semble qu'une réelle lacune existe sur ce point dans la Convention de la Corse.

En ce qui concerne les autres réseaux contractuels de lignes régulières de paquebots, réseaux de l'Amérique Centrale, du Maroc, de l'Afrique occidentale et de l'Algérie-Tunisie, aucun parallélisme n'étant prévu entre l'aide financière de l'Etat et les résultats annuels de l'exploitation, la tenue d'un compte relatif à celle-ci, selon des règles déterminées, n'est pas imposée aux Compagnies.

C) *Dispositions organisant le contrôle financier de l'Etat.* — C'est un principe d'une application générale que lorsque l'Etat accorde son appui financier à un groupement, à une entreprise, etc., il les soumet à une certaine tutelle qui se manifeste par différentes mesures de surveillance et de contrôle. Aussi, est-il naturel qu'un contrôle financier soit organisé par les différentes conventions maritimes, à l'exception toutefois de celles des Antilles, de l'Algérie-Tunisie, du Maroc et de l'Afrique Occidentale, à

cause du caractère spécial de l'aide qu'elles apportent. caractère que nous avons signalé déjà à plusieurs reprises.

Tandis que la bonne exécution des services est surveillée par des fonctionnaires du Ministère des Travaux Publics, le contrôle de la partie financière des conventions revient, comme de juste, aux fonctionnaires du département des Finances.

Les grandes conventions maritimes prévoient en effet que des Inspecteurs des Finances doivent être affectés chaque année à cette mission dont l'importance ne saurait être méconnue.

La comptabilité des Compagnies concessionnaires doit leur être soumise dans son intégralité, aussi bien dans les parties qui concernent les services Contractuels que dans les autres parties. Cette généralité s'explique d'ailleurs aisément, en raison des articles du compte d'exploitation qui représentent une quote-part des dépenses ou des recettes générales.

Mais si le législateur a voulu donner ainsi aux Inspecteurs des Finances des droits d'investigation particulièrement vastes, il n'a pas été toutefois jusqu'à étendre leurs pouvoirs sur les sociétés filiales de la société mère, quelque'intimes que puissent être leurs rapports.

Un contrôle indirect sur ces filiales peut toutefois résulter du droit qu'ont les Inspecteurs des Finances de se faire communiquer les marchés, contrats et toutes pièces nécessaires à leur contrôle. Ce pouvoir n'est inscrit explicitement que dans les Cahiers des Charges de la Compagnie Sud-Atlantique et des Messageries Maritimes, mais il n'est pas interdit de penser qu'il est implicitement contenu dans toutes les conventions.

Les Compagnies doivent produire leur compte d'exploitation au plus tard dans les six mois qui suivent la clôture de l'exercice. Lorsque ceux-ci ont été vérifiés au moyen des rapprochements utiles, avec les écritures et les pièces justificatives, ils sont soumis à l'examen d'une Commission dont la composition est fixée par décret rendu sur la proposition du Ministre des Finances et du Ministre chargé des services de la Marine Marchande.

Cette Commission établit un rapport qui est adressé, avec les pièces annexes qui peuvent paraître nécessaires, au Ministre chargé des Services de la Marine Marchande. Celui-ci statue après avoir pris l'avis du Ministre des Finances et sauf recours devant le Conseil d'Etat.

Certaines conventions ajoutent que l'arrêté des comptes doit intervenir dans un délai maximum de un an après la production du compte de l'exercice.

CHAPITRE IV

Les clauses des conventions maritimes établies dans l'intérêt des usagers

1° *Itinéraires et fréquence des voyages.* — La question qui intéresse avant tout le public, dans un service de transports, aussi bien maritimes que terrestres, c'est la fixation des itinéraires et la fréquence des voyages.

Les lignes régulières de paquebots tendent de plus en plus, ainsi que nous l'avons vu, à être considérées comme le prolongement des voies de chemins de fer. La détermination longtemps à l'avance de leurs points de départs, de leurs escales et de leurs ports d'arrivée et des jours et heures de toucher de ces différents points est impérieusement réclamée par la clientèle moderne de passagers ou de chargeurs, dont toute l'activité est plus ou moins engrenée dans le mécanisme de précision que constitue la vie moderne.

Les cahiers des charges annexés aux différentes conventions maritimes fournissent une manifestation de l'importance primordiale des itinéraires et de la fréquence des voyages. C'est la première question qu'ils réglementent uniformément dans leur article premier.

La Convention de 1912 pour l'Amérique du Nord, passée avec la Compagnie Générale Transatlantique pose le principe que « le service à exécuter comprend un voyage

par semaine aller et retour, entre le Havre et New-York, sans escale ».

En fait (et conformément d'ailleurs à une éventualité prévue par un autre paragraphe de l'article 1^{er}), ce principe n'est plus appliqué dans son intégrité, en ce qui concerne l'absence d'escales : la Compagnie Transatlantique a, en effet, obtenu du Ministre l'autorisation de faire escaler tous ses paquebots postaux à Plymouth, aussi bien après le départ du Havre qu'avant le retour dans ce port. Ce déroutement supplémentaire n'allonge la traversée que de quelques heures et il donne l'avantage très considérable pour la Compagnie de pouvoir embarquer aussi bien dans le sens « West bound » que dans le sens « East bound » les passagers et les marchandises en provenance ou à destination de l'Angleterre.

Il n'est pas dépourvu d'intérêt de remarquer que la ligne de New-York nous fournirait une preuve, si cela était nécessaire, que les services prévus par les Conventions sont un minimum au dessus duquel les Compagnies peuvent toujours s'élever.

Depuis de longues années, en effet, la Compagnie Générale Transatlantique a doublé son service hebdomadaire postal, par un autre service hebdomadaire, absolument libre au point de vue juridique et qui, à ce titre, peut être supprimé pendant les périodes de grand ralentissement du trafic.

La Convention de 1920 pour les pays d'Orient, passée avec la Cie des Messageries Maritimes prévoit huit services différents, répartis entre les quatre réseaux suivants, dont la plupart ont leur tête de ligne à Marseille.

Ainsi qu'il est facile de s'en rendre compte, ces ser-

vices desservent des régions très éloignées, telles que la Chine, le Japon, l'Australie, ou se combinent entre eux, comme c'est le cas pour les services de la Méditerranée orientale. C'est ce qui explique leur fréquence beaucoup moins grande que sur la ligne de New-York : un voyage (aller et retour) toutes les deux semaines, ou toutes les quatre semaines.

I. — *Réseau de l'Extrême-Orient*

Marseille, Port-Saïd, Colombo, Saïgon, Hong-Kong, Shang-Haï, Yokohama et retour, toutes les 2 semaines.

Marseille, Port-Saïd, Colombo, Saïgon, Haïphong et retour, toutes les 4 semaines.

II. — *Réseau de l'Australie et de la Nouvelle-Calédonie*

Dunkerque, Marseille, Port-Saïd, Colombo, Sydney, Nouméa et retour, toutes les 4 semaines.

Sydney, Nouméa, les Nouvelles-Hébrides et retour, toutes les 4 semaines.

III. — *Réseau de la Côte orientale d'Afrique*

Marseille, Port-Saïd, Zanzibar, Diego-Suarez, Tamatave. La Réunion, Maurice et retour, toutes les 2 semaines.

IV. — *Réseau de la Méditerranée Orientale*

Marseille, Naples (facultatif), Le Pirée, Smyrne, Constantinople, Beyrouth et retour, toutes les 2 semaines.

Marseille, Naples (facultatif), Alexandrie, Beyrouth et retour, toutes les 2 semaines.

Marseille, Naples (facultatif), Alexandrie, Beyrouth et retour, toutes les 2 semaines.

La dernière convention des Antilles et de l'Amérique Centrale, signée avec la Compagnie Générale Transatlan-

tique le 21 avril 1927 stipule que les services à exécuter par le concessionnaire sont au nombre de six, comprenant quatre grandes traversées transocéaniques et deux traversées moins importantes dites intercoloniales ou annexes.

Les quatre grands services transocéaniques sont les suivants :

Ligne n° 1. — St-Nazaire, La Havane, Vera-Cruz et retour tous les mois, avec à l'aller une escale dans un port espagnol, et au retour une escale obligatoire au Havre.

Ligne n° 2. — Le Havre, Bordeaux (facultatif au retour), Santander, la Corogne, Vigo ou Gijon (ces quatre escales facultatives), San Juan de Porto-Rico, Puerto-Plata, Cap Haïtien, Port au Prince, les Cayes, Jacmel et retour, 6 fois par an.

Prolongement facultatif sur Pto-Barrios. Dans ce cas Jacmel et les Cayes au retour seulement.

Ligne n° 3. — Saint-Nazaire, Plymouth (facultatif), Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, La Guayra, Pto-Colombia (facultatif), Curaçao (facultatif), Carthagène et Colon et retour, toutes les 4 semaines.

Prolongement facultatif sur Port-Limon. Au retour, escale facultative dans un port espagnol et escale obligatoire au Havre.

Ligne n° 4. — Le Havre, Plymouth (facultatif), Bordeaux (facultatif au retour), Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, Fort-de-France, Trinidad (facultatif), Carupano (facultatif), La Guayra, Cu-

raçao (facultatif), Puerto-Colombia et Colon et retour, toutes les 4 semaines.

Prolongement facultatif sur Port-Limon.

Les deux services intercoloniaux sont les suivants :

Ligne n° 5. — Fort-de-France, Ste-Lucie, Trinidad, Demerari, Surinam (facultatif), Saint-Laurent, Cayenne, un voyage toutes les 4 semaines.

Ligne n° 6. — Jacmel, Santo-Domingo (facultatif), Saint-Thomas (facultatif), Saint-Martin, Saint-Barthélémy, Basse-Terre, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France, un voyage toutes les 4 semaines.

A part quelques petites modifications moins importantes, la grande innovation de ces itinéraires par rapport à ceux de la précédente convention, réside dans l'escale obligatoire du Havre au retour en France, pour les lignes 1 et 3.

Comme les lignes 2 et 4 avaient déjà comme point de départ le Havre, il en résulte que désormais c'est dans ce port qu'aboutissent au retour les quatre grandes lignes transocéaniques françaises des Antilles et de l'Amérique Centrale.

L'intérêt de cette modification peut échapper aux esprits non avertis. Elle n'en est pas moins d'une importance primordiale pour les usagers de ces lignes et pour la Compagnie contractante d'une part, pour St-Nazaire et toute la région de la Basse-Loire d'autre part.

Les raisons du transfert de St-Nazaire au Havre des points d'arrivée des lignes 1 et 3 ont été lumineusement exposées par le Directeur de la Compagnie Transatlantique, M. TILLIER, au cours d'une interview qu'il donna à un

rédacteur du « Matin » et qui parut dans ce journal le 17 février 1927, ainsi conçu :

« Il n'y a aucun trafic d'importation à Saint-Nazaire, « qui n'est pas un marché de produits coloniaux. Ce marché se trouve au Havre. D'où notre décision de transférer « dans ce port nos services principaux d'importation...

« Voyez la situation actuelle :

« Les chargeurs étrangers refusent de nous confier le « soin de transporter leurs cargaisons de cacao, de café, « de chiendent, la plupart à destination du Havre.

« Leur raisonnement est simple. Ils n'ont aucun intérêt « à ce que leurs marchandises soient débarquées à Saint- « Nazaire et réembarquées ensuite pour le Havre. Un trans- « bordement occasionne toujours, en effet, une perte de « temps et ne s'effectue jamais sans déchet ».

Le transfert complet de Saint-Nazaire au Havre des services relatifs aux lignes postales d'Amérique Centrale avait été envisagé et proposé aux pouvoirs publics.

Mais cette éventualité souleva une émotion considérable chez toutes les personnalités représentatives des milieux économiques et politiques de Saint-Nazaire et de la région. Elles s'employèrent de toutes leurs forces à faire écarter ce projet.

Pour combattre la thèse adverse elles firent valoir la position géographique de Saint-Nazaire qui semble le prédisposer à être la porte de l'Amérique Centrale, et qui le rend en temps de guerre moins facile à bloquer que le Havre, placé sur un couloir maritime. Elles rappelèrent les capitaux investis dans les travaux du port pour le service de ces lignes. Elles brossèrent un sombre tableau des pré-

judices qui seraient portés au commerce, à l'industrie et en définitive à toute la population essentiellement maritime et industrielle de la ville et de ses environs.

De part et d'autre les arguments invoqués pouvaient être pris en considération. C'est pourquoi le Ministre des Travaux Publics, chargé de la Marine Marchande se rallia à la solution moyenne du demi-transfert qui concilie dans une certaine mesure les deux thèses adverses.

La récente convention de l'Amérique du Sud, passée le 31 janvier 1928 avec la Compagnie Sud-Atlantique présente, en ce qui concerne la détermination des itinéraires et de la fréquence des horaires une particularité tout à fait caractéristique. L'article premier de son cahier des charges pose en effet le principe que « le service à exécuter par « la compagnie concessionnaire se compose d'un voyage « toutes les deux semaines (aller et retour) par paquebots « rapides et de luxe, entre Bordeaux, Vigo, Lisbonne, Rio « de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres ».

Mais pour exécuter un tel service quatre paquebots rapides et de luxe seraient nécessaires. Or la compagnie Sud-Atlantique n'en possède que deux remplissant ces conditions : le « *Lutetia* » et le « *Massilia* ». Nous avons même vu plus haut que la récente convention avait essentiellement pour but de financer la construction de deux autres paquebots qui lui sont nécessaires. Le caractère du principe posé par l'article 1^{er} est donc entièrement idéal et théorique. Il était nécessaire de préciser que la Compagnie serait autorisée à assurer provisoirement un service réduit. C'est le rôle de l'article 2 qui stipule que « par dérogation à l'article 1^{er} le service sera provisoirement réduit et assuré dans les meilleures conditions possibles de régularité et

de fréquence » et cela non seulement en attendant l'achèvement des deux paquebots prévus, mais également à partir du moment où le « *Lutetia* » et le « *Massilia* » atteindront la limite de leur durée d'utilisation, et enfin, en cas de perte de l'un des quatre paquebots affectés ou prévus pour le service. La convention précédente prévoyait une ligne mixte qui est supprimée dans la nouvelle.

La Convention de la Corse, intervenue le 10 mai 1927 avec la Compagnie Fraissinet, bien qu'elle n'organise pas des grandes liaisons intercontinentales, comme celles que nous venons d'examiner, ne saurait être passée sous silence.

La fixation des itinéraires et de la fréquence des voyages s'est inspirée du désir de relier le plus grand nombre de ports de l'île, au plus grand nombre de ports de la France continentale situés en face. C'est pourquoi le cahier des charges prévoit quatorze services, dont sept hebdomadaires et sept bi-mensuels, partant de Marseille et Toulon et de Nice, et aboutissant à Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, etc.

Les services maritimes d'Algérie-Tunisie sont réglés par les Conventions avec le Ministère de la Guerre et par les chartes-parties avec le Ministère des Travaux publics, conventions et chartes-parties passées avec la Compagnie Transatlantique, la Compagnie de navigation mixte et la Société générale de Transports Maritimes à vapeur.

Les Conventions avec le Ministère de la Guerre débuent par l'engagement des Compagnies d'effectuer les transports de la guerre aux conditions desdites conventions et suivant le programme et itinéraire ci-dessous.

Algérie.

Marseille, Alger, Marseille, 5 départs par semaine (3 par C^{ie} G. T., 1 par C^{ie} Mixte, 1 par S. G. T. M.)

Port-Vendres, Alger, Port-Vendres, 1 départ par semaine par C^{ie} Mixte.

Marseille, Oran, Marseille, 2 départs par semaine (1 par C^{ie} G. T., 1 par S. G. T. M.)

Port-Vendres, Oran, Port-Vendres, 1 départ par semaine par C^{ie} Mixte.

Marseille, Philippeville, Bône, Marseille, 2 départs par semaine (1 par C^{ie} G. T., 1 par C^{ie} Mixte).

Tunisæ.

Marseille, Bizerte, Tunis, Bizerte, Marseille, 1 service par quinzaine par C^{ie} C. G. T.

Marseille, Tunis, Marseille, 1 départ par semaine par C^{ie} G. T. ; 1 départ par semaine par C^{ie} Mixte.

Dans la partie qui règle l'organisation du service des navires, faisant spécialement l'objet du contrat de location, les chartes-parties de la Méditerranée prennent une extension inattendue et un caractère général.

Grâce à une disposition indirecte et presque incidente de l'article 6, dont la rédaction n'est pas dépourvue d'une certaine ingéniosité, elles règlent, en effet, les itinéraires et la fréquence de tous les services des lignes d'Algérie-Tunisie. Il paraît intéressant de citer cet article « in extenso ».

« L'Affrêteur s'engage à n'utiliser les navires ci-dessus « désignés (navires loués par l'Etat à la Compagnie) que « sur les lignes reliant le port de Marseille aux ports de « l'Algérie, *de manière à ce que, avec l'adjonction des pa-* « *quebots disponibles lui appartenant, les services suivants*

« soient assurés, sauf le cas de force majeure, avec les vi-
« tesses actuellement réalisées pour la période d'été et pour
« la période d'hiver ».

Vient ensuite l'énumération, pour chaque Compagnie, des services qu'elle doit assurer.

La détermination des itinéraires et de la fréquence des voyages, se présente, pour les lignes du Maroc sous une forme encore plus spéciale que pour les lignes de la Méditerranée. Bien qu'une clause de la convention du 10 janvier 1928 en étende le bénéfice à tous les départements ministériels, il ne faut pas oublier qu'elle est passée spécialement avec le Ministère de la Guerre ; cela explique la rédaction des différents articles et notamment du premier qu'il paraît nécessaire de citer intégralement :

ARTICLE PREMIER. — « La C^{ie} Générale Transalantique
« met à la disposition de l'Administration de la Guerre,
« pour le transport d'Officiers, personnel civil des Etablis-
« sements, Corps et Services, hommes de troupe, chevaux,
« mulets, provisions, matériel, munitions, ses services aller
« et retour sur le Maroc ; services qui, sauf cas de force
« majeure, sont actuellement effectués comme suit :

« *Ligne A.* — Bordeaux-Casablanca, pour passagers et
marchandises, départs réguliers les 10, 20 et 30 de chaque
mois.

« La Compagnie se réserve la faculté d'établir un ser-
« vice hebdomadaire pendant la belle saison.

« *Ligne B.* — Rouen, Le Havre (facultatif), Casablanca,
Mazagan, un départ mensuel.

« *Ligne C.* — Nantes, La Pallice (facultatif), Bordeaux-
Bassens, Casablanca, deux départs mensuels ».

Il est intéressant de remarquer les termes employés

dans le début de cet article : « la C^{ie} Générale Transatlantique *met à la disposition* de l'Administration... ses services qui, sauf cas de force majeure, *sont actuellement* effectués comme suit :... »

Ce texte est beaucoup moins impératif que les textes correspondants des grandes conventions qui tous débutent par ces termes : « La Compagnie *s'engage* à assurer l'exécution des services désignés ci-après ».

Il semble bien que de ces deux rédactions différentes découlent pour les Compagnies contractantes des obligations également différentes, au moins quant à leur degré.

Du simple énoncé du texte de la convention Bordeaux-Casablanca, il résulte en effet que la Compagnie s'est réservé la faculté de modifier ses services et que cela ne peut engendrer aucun droit à indemnisation, au profit de l'Etat, puisqu'elle s'est bornée à mettre à sa disposition les services effectués au moment de la signature du contrat.

Ce point de droit est d'ailleurs précisé par l'article 4, qui stipule que si par suite de crise commerciale ou cas de force majeure, la C^{ie} Transatlantique était obligée de supprimer des départs, elle ne serait tenue envers l'Etat, aux conditions du présent contrat, que pour les départs qui seraient maintenus. Il est donc impossible de reprocher à cette convention de manquer de souplesse. La liberté qui est laissée à la Compagnie par les articles ci-dessus pourrait même sembler excessive si elle n'était tempérée par le paragraphe suivant du même article 4.

Grâce aux dispositions de celui-ci, l'Etat évite l'éventualité d'une attitude arbitraire et abusive de la Compagnie. Il stipule en effet que l'Administration, sauf le cas de grève ou de lock-out, se réserve d'exiger deux voyages

obligatoires par mois, de Bordeaux sur Casablanca et retour, à la condition de fournir un aliment suffisant pour assurer, à chaque voyage, un minimum de recettes de 75.000 francs à l'aller et 75.000 francs au retour.

2°) *Matériel Naval*. — Une bonne organisation théorique des itinéraires et des horaires serait insuffisante si elle n'avait le complément d'un matériel naval en parfait état, possédant toutes les aptitudes requises pour donner satisfaction aux besoins et aux goûts de la clientèle.

C'est pourquoi cette importante question du matériel naval est traitée généralement avec une assez grande abondance de détails dans les différents cahiers des charges.

Les clauses qui lui sont consacrées peuvent se subdiviser en deux catégories fort distinctes. D'une part, celles qui fixent les caractéristiques essentielles des navires à employer : nombre, tonnage, vitesse. Dans ce domaine, l'adaptation indispensable du matériel à la ligne desservie se manifeste clairement. Elle se traduit par des différences considérables d'un cahier des charges à un autre.

Inversement, les clauses qui traitent de la construction et des installations et emménagements se retrouvent à peu près identiques quel que soit le réseau envisagé.

Nous allons les examiner d'ailleurs avec quelque détail.

A. — *Clauses concernant les caractéristiques principales du matériel à employer* — *Nombre, tonnage, vitesse*.

a) *Nombre*. — Généralement, le nombre des paquebots que doit employer la compagnie concessionnaire n'est pas fixé d'une façon précise. Les cahiers des charges se bornent à poser le principe que le nombre des paquebots doit être suffisant pour assurer la régulière exécution du service, le

bon état d'entretien de toutes les unités et leur remplacement sans retard en cas d'avaries.

La première partie de ce principe ne soulève aucune difficulté. Du moment que les compagnies s'engagent, par ailleurs, à exécuter certains services de paquebots, on peut estimer qu'il en découle, d'une manière évidente, qu'elles doivent affecter à ce service le nombre de paquebots suffisant. La simple énonciation des itinéraires et des horaires détermine la fixation d'un nombre minimum de paquebots.

Au contraire, il peut être difficile de dire à priori le nombre de paquebots qu'exige « le bon entretien de toutes les unités » et surtout « leur remplacement sans retard en cas d'avaries ». Malgré cela, les compagnies ne sont autorisées dans aucun cas à exciper du manque de matériel pour se soustraire à l'obligation d'exécuter complètement le service. Elles doivent donc, ainsi que le précisent certains cahiers des charges : « constituer un matériel de réserve convenable ». Les paquebots actuels représentent toutefois un tel capital qu'on ne saurait songer à « constituer un matériel de réserve » par l'immobilisation improductive — ou plutôt coûteuse — d'un ou plusieurs paquebots. Il ne faut pas se dissimuler par conséquent que le remplacement éventuel d'un paquebot qui vient à être coulé ou avarié doit toujours faire l'objet d'une de ces solutions de fortune, comme doit en trouver fréquemment l'esprit d'à-propos et d'initiative qui est indispensable à l'armateur.

Il y a lieu de remarquer que bien que les conventions maritimes énoncent un principe général en ce qui concerne le nombre des paquebots, elles donnent cependant parfois une énumération de ceux qui doivent être utilisés au moment de la conclusion des accords.

C'est ainsi que la nouvelle convention des Antilles de 1927 décide que « les navires suivants seront affectés aux « différents services : ligne du Mexique : *Cuba, Espagne, « Lafayette* ; ligne de Colon : *Puerto-Rico, Pérou, Pellerin « de Latouchè, Flandre* ; ligne de Haïti : *Macoris, Cara- « velle* ; lignes de la Guyane aux Antilles : *Biskra, Saint- « Raphaël, Antilles*. Le paquebot « *Macoris* » pourra être « employé comme bateau de rechange sur la ligne de « Colon ».

La récente convention de l'Amérique du Sud ne peut — et pour cause — être aussi précise. Elle énonce toutefois que « le service sera exécuté par les paquebots *Lutetia* et *Massilia* et deux paquebots rapides que le concessionnaire s'engage à faire construire dans les conditions prévues par la convention financière ».

La convention de la Corse énonce également les navires assurant le service au moment de sa mise en vigueur, à savoir : *Général-Bonaparte, Corte II, Liamone, Ibéria, Numidia* et *Corsica*.

La Convention passée en 1920 avec les Messageries Maritimes et qui créa la « Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes » pour l'exécution des services postaux, procède d'une manière semblable.

Elle stipule en effet que :

« La Compagnie des Messageries Maritimes mettra à la disposition de la société nouvelle, en toute propriété, les seize navires suivants : *Amazone, André-Lebon, Armand-Behic, Atlantique, Chili, Cordillère, Dunbéa, Dupleix, El-Kantara, Lotus, Louqsor, Néra, Pacifique, Paul-Lecat, Porthos, Sphinx* ».

Les réseaux de la Méditerranée et du Maroc sont, nous

l'avons vu, régis par des régimes contractuels spéciaux. Les chartes-parties de la Méditerranée, non plus que les petites conventions du Maroc, ne contiennent aucune indication relativement au nombre ou au nom de l'ensemble des navires affectés aux services. Les petites conventions de la Méditerranée énumèrent incidemment, dans les tableaux annexes, règlementant les prix, les navires des différentes catégories, Grands rapides, Rapides et Mixtes, affectés aux services.

b) *Tonnage*. — Le tonnage d'un navire est le premier élément qui contribue à le classer, aussi bien dans l'opinion du public que dans les travaux des spécialistes.

C'est par leur tonnage que sont couramment hiérarchisés les différentes marines marchandes, bien que beaucoup d'autres éléments soient de nature à influencer sur leurs valeurs relatives.

Pour les paquebots, la question du tonnage a une importance capitale. En plus de la valeur en quelque sorte publicitaire de cet élément, il est incontestable que les frais d'exploitation ne croissent pas proportionnellement au tonnage et que, par conséquent, toutes choses égales d'ailleurs, les gros paquebots sont d'un rendement meilleur que les petits.

Les rédacteurs des cahiers des charges ont voulu marquer l'importance qu'ils attachaient à cette question du tonnage, en fixant des minima, qui d'ailleurs sont bien souvent largement dépassés.

Pour la ligne de New-York, la convention de 1912 fixait à 20.000 tonnes le déplacement minimum à pleine charge de chacun des paquebots affectés au service. Dès 1913 d'ailleurs, un accord modificatif de la clause ci-dessus est venu

en effet stipuler que le déplacement minimum des paquebots à construire, serait de 28.000 tonnes au lieu de 20.000. Mais ce qui importait surtout, c'était de ménager l'avenir et de prévoir les progrès futurs qui ne manqueraient pas de se manifester sur la ligne la plus riche et la plus active du monde.

C'est ainsi que la mise en service de paquebots neufs était prévue pour les dates suivantes : 1916, 1921, 1926, 1931. Il eut été sans doute quelque peu téméraire de fixer d'avance le déplacement de ces navires. Fort sagement, il fut prévu que les constructions nouvelles devraient, autant que l'état du port du Havre le permettrait, être supérieures aux anciennes, en tenant compte, dans la plus large mesure, des conditions dans lesquelles s'exercerait la concurrence et des progrès dont la mise à profit paraîtrait nécessaire.

La guerre a naturellement arrêté la réalisation de ce programme de constructions. Le traité de paix aurait pu, il est vrai, nous donner en compensation quelques uns des paquebots ex-allemands qui échurent à l'Angleterre et aux Etats-Unis. Quoi qu'il en soit, l'avenant de 1923 s'est préoccupé de cette situation et il a prévu (en même temps que les voies et moyens financiers) la mise en ligne de deux nouveaux grands paquebots, l'un pour l'été de 1927, l'autre pour l'été de 1932.

Le premier de ces paquebots est « *l'Ile de France* » qui a été lancé le 14 mars 1925 par les Chantiers de Saint-Nazaire Penhoët et dont les caractéristiques principales sont les suivantes :

Longueur, 241 mètres ; Largeur, 28 m. ; Creux, 21,50 ;

Tirant d'eau, 9,75 ; Jauge brute, 42.000 tonneaux ; Puissance, 55.000 chev.

L'adjonction de ce paquebot a permis à la C^{ie} Générale Transatlantique de mettre en service simultanément, sur la ligne de New-York, trois paquebots de grand luxe :

« <i>Ile de France</i> »	42.000 tonneaux	
« <i>Paris</i> »	34.000	»
« <i>France</i> »	23.000	»

La convention de 1920 des pays d'Orient et d'Extrême-Orient a adopté, en ce qui concerne le tonnage, un système dont l'avantage est une grande souplesse. Après avoir énuméré, ainsi que nous l'avons vu, les paquebots devant être cédés par la C^{ie} des Messageries Maritimes, à la Compagnie des Services Contractuels des Messageries Maritimes, elle a fixé, en ce qui concerne les navires à construire, que leur portée en lourd et leur capacité cubique minima seraient déterminées, la Société entendue, par le Ministre chargé des services de la Marine Marchande.

Pour les lignes des Antilles et de l'Amérique Centrale, le tonnage brut minimum de chacun des paquebots affectés au service des lignes transocéaniques n^{os} 1, 2, 3 et 4 a été fixé, par la convention de 1927, à 6.000 tonneaux, au lieu des 4.000 imposés antérieurement. Le minimum des lignes intercoloniales reste par contre inchangé au chiffre de 1.500 tonneaux. Cette absence de progression s'explique par la nécessité de desservir le plus grand nombre possible de ports peu importants, qui ne se prêtent pas à la réception de navires de fort tonnage. En fait, sur les grandes lignes, le minimum est souvent dépassé, ainsi que le montre le tableau ci-dessous :

« <i>Lafayette</i> » (environ)	12.000
« <i>Espagne</i> »	11.000
« <i>Cuba</i> »	11.000
« <i>Flandre</i> »	8.000
« <i>Pellerin de Latouche</i> » ..	8.000

La convention de 1928 pour l'Amérique du Sud ne précise pas le tonnage minimum que devront avoir les deux paquebots destinés à doubler le *Lutetia* et le *Massilia*. Il en est de même pour la convention de la Corse de 1927.

Dans ces deux cas d'ailleurs, il est stipulé que l'accord devra se faire sur les conditions de la construction, avec le Ministre chargé de la Marine Marchande. Celui-ci aura donc à déterminer, pour chaque cas particulier, le tonnage convenant le mieux aux nécessités de l'exploitation et à la recherche du progrès.

Les petites Conventions et les chartes-parties de l'Algérie-Tunisie ainsi que les petites conventions du Maroc, en raison de leur caractère spécial que nous avons déjà signalé, ne traitent pas la question du tonnage des navires à employer.

c) *Vitesse*. — Dans toutes les branches de transports, la poursuite de la vitesse est une des préoccupations dominantes, à l'époque moderne.

Pour les paquebots, la vitesse est un élément primordial de succès, principalement sur les lignes où s'exerce une concurrence assez vive. Il est facile de concevoir qu'une différence de plusieurs jours, sinon de plusieurs heures sur la durée d'une traversée, ne laisse nullement indifférente les passagers, qu'ils voyagent pour leurs affaires ou pour leurs plaisirs.

La convention de la ligne de New-York prévoyait, pour

les paquebots neufs, des vitesses minima de 20 nœuds pour l'été et de 18 nœuds pour l'hiver et des vitesses légèrement inférieures pour les autres navires. Elle envisageait de plus le cas où, par suite des conditions dans lesquelles s'exercerait la concurrence des lignes étrangères, il serait reconnu nécessaire de relever la vitesse contractuelle. L'Administration pourrait alors, d'accord avec le concessionnaire, déterminer les nouvelles vitesses que devraient réaliser les paquebots à construire, ce qui entraînerait, s'il y avait lieu, la rédaction d'un avenant.

Pour le réseau de l'Amérique Centrale, la question des vitesses a été réglée d'une façon particulièrement modeste, par la récente convention.

D'ordinaire, chaque fois qu'une nouvelle convention est conclue entre l'Etat et une Compagnie au sujet d'un service maritime, il y a un relèvement plus ou moins notable de la vitesse imposée. Le service des Antilles et de l'Amérique Centrale constitue une exception à cette règle.

La vitesse minimum à réaliser en moyenne annuelle, pour les lignes de Cuba-Mexique et de Colon reste en effet fixée à 14 nœuds et celle des lignes intercoloniales à 11 nœuds.

Bien plus, la vitesse de la ligne d'Haïti qui était fixée à 12 nœuds est ramenée à 11 comme pour les lignes intercoloniales.

Bien plus encore, l'article 2 du nouveau cahier des charges qui règle la question admet les réductions spéciales suivantes en ces termes :

« Toutefois, seront admises, pour les navires actuellement en service, les vitesses ci-après :

Ligne 2 (Haïti) : Caravelle, 8 n. 50

Lignes 3 et 4 (Colon) : Perou, 12 ; Porto-Rico, 11 ; Pellerin de Latouche, 13 ; Flandre, 13.50

Lignes 5 et 6 (Intercoloniales) : St.-Raphaël, 10.50 ; Antilles, 10.50 ».

Des considérations d'opportunisme peuvent expliquer ces dérogations concernant les paquebots actuellement en service.

Par contre, en ce qui concerne les futurs paquebots de remplacement, il n'est pas interdit de s'étonner que la convention de 1927 borne ses ambitions à maintenir les minima de vitesse qui paraissent satisfaisants 20 ans auparavant aux rédacteurs de la convention de 1908.

Il ne faut pas méconnaître, il est vrai, l'alourdissement des charges d'exploitation que représente toute augmentation de vitesse, mais il est à craindre que nos concurrents étrangers d'aujourd'hui et de demain se montrent plus progressifs que nous et utilisent d'une façon ou d'une autre, pour nous devancer, les perfectionnements réalisés depuis quatre lustres dans la construction et la propulsion des navires.

Les Conventions avec la Sud-Atlantique et avec les Messageries Maritimes ne règlent pas directement la vitesse au moyen du nombre de nœuds à fournir. Elles procèdent par fixation de durées maxima pour les diverses traversées.

Sur l'Amérique du Sud, la durée de la traversée entre Lisbonne et Buenos-Ayres et vice-versa ne doit pas excéder, pour le *Lutetia* et le *Massilla*, 18 jours pour les voyages dits de pleine saison et 21 jours pour ceux dits de morte saison et pour les nouveaux paquebots, quinze jours pour les voyages dits de pleine saison et 18 pour les autres.

Les voyages de pleine saison sont déterminés comme suit :

Dans le sens Bordeaux-Buenos-Ayres, entre le 1^{er} août et le 31 janvier ;

Dans le sens de Buenos-Ayres-Bordeaux, entre le 1^{er} janvier et le 15 juillet.

Pour chacune des lignes desservant les pays d'Orient des durées maxima de traversées sont prévues de la même façon ; par exemple, pour la ligne Chine-Japon :

Entre Marseille et Saïgon, 26 jours 7 heures.

Entre Saïgon et Yokohama, 16 jours 2 heures.

Entre Yokohama et Saïgon, 16 jours 12 heures.

Entre Saïgon et Marseille, 26 jours 23 heures.

La grande particularité de ce réseau est toutefois qu'aux délais prévus, viennent s'ajouter des délais supplémentaires dits « de moussons » pour les lignes et les époques qui sont soumises à l'action de ces vents réguliers.

La convention des lignes de Corse de 1927 fixe, pour chaque ligne, le nombre minimum de nœuds qui doit être atteint, de la même façon que pour les lignes de New-York et de l'Amérique-Centrale.

Pour le Maroc, la fréquence seule est réglée.

Sur l'Algérie-Tunisie, des durées maxima de traversées sont prévues. Les dernières chartes-parties marquent à ce sujet un notable progrès sur les précédentes. C'est ainsi que celle de la Compagnie Transatlantique impose aux navires de celle-ci un maximum de 25 heures du 1^{er} juin au 15 août, d'Alger à Marseille, et du 15 août au 31 octobre, de Marseille à Alger ; et 26 heures pour les autres trajets, au lieu des 27 et 28 heures qui étaient prévues par la précédente.

B. — *Clauses concernant la construction et les emménagements.* — Pour assurer la bonne qualité du matériel naval en service sur les grandes lignes contractuelles, le meilleur moyen est d'entourer leur construction de toutes les garanties désirables. Tous les cahiers des charges s'inspirent en cette matière des mêmes principes ; toutefois ceux d'avant guerre étaient bien plus détaillés que ceux d'après guerre. Ils développaient complaisamment des prescriptions qui pouvaient paraître d'une minutie superflue. Ils spécifiaient par exemple que les paquebots affectés au service devaient être construits « solidement, avec des matériaux de première qualité » ou encore que toutes les prescriptions de la loi sur la sécurité de la navigation maritime, visant la construction et l'installation des navires à passagers, devaient être rigoureusement observées, etc.

Ceux d'après guerre, se sont orientés, avec raison, sur ce point comme sur bien d'autres, vers une plus grande simplicité de rédaction. Ils énoncent toutes les règles désirables en disant simplement que les dispositions et échantillons des paquebots doivent être établis en conformité des règlements d'une société française de classification reconnue par le Ministre de la Marine et qu'ils devront être inscrits à ladite société avec la première cote, la marque de cloisonnement et la marque de surveillance spéciale.

En plus des mesures de surveillance concomitantes à la construction des navires, une autre garantie très efficace provient du fait qu'aucun d'eux ne peut être admis dans la flotte contractuelle sans avoir été soumis à l'examen approfondi d'une commission spéciale. Celle-ci examine le navire dans toutes ses parties et fait procéder aux essais officiels, afin de s'assurer qu'il satisfait bien aux conditions

réglementaires et qu'il réalise aux essais sur base, d'une durée de quatre heures consécutives, une vitesse supérieure de un nœud au moins à celle qu'il doit réaliser en service courant.

Le principe qui domine la réglementation des installations et emménagements est que ceux-ci doivent être équivalents à ce qui existe sur les meilleurs paquebots français ou étrangers navigant dans les mêmes parages.

Par sa portée très générale, la seule énonciation de cette prescription, pourrait paraître suffisante. De fait, le cahier des charges de la ligne de Buenos-Ayres s'y borne strictement. Celui de la ligne de New-York y ajoute quelques prescriptions désuètes, relatives au couchage des passagers de 3^e classe, à l'aération, à la lumière électrique, etc.

Ceux des lignes de l'Amérique Centrale et de l'Extrême-Orient, au contraire, qui concernent le service de pays tropicaux et malsains présentent avec force détails, des exemples intéressants d'adaptation des règlements administratifs aux conditions sanitaires.

Tous deux énumèrent les sérums et médicaments essentiels que doit contenir la pharmacie du bord, notamment le sérum antipesteux. Le second s'étend longuement sur les salles d'hôpital qu'il peut y avoir lieu d'installer aux voyages de retour, etc.

3°) *Clauses en faveur des chargeurs.* — Les grandes conventions maritimes françaises s'appliquent essentiellement à des services de paquebots dont le but principal est le transport des passagers. Toutefois, ce serait une erreur grave de méconnaître l'appoint important de recettes que le fret peut apporter à l'exploitation de cette sorte de na-

vires. La rapidité et la régularité qui sont leurs principales caractéristiques sont même de nature à les faire rechercher de préférence par certaines catégories de chargeurs.

Les rédacteurs des cahiers des charges n'ont pas méconnu la portée de ces considérations puisqu'un article spécial est consacré dans les cahiers des charges des lignes de New-York, de l'Amérique Centrale et d'Orient aux faveurs qui doivent être accordées aux marchandises françaises. Le concessionnaire a le droit de régler les taux de frets applicables aux marchandises. Toutefois, à conditions égales, il doit accorder la préférence aux expéditions du commerce français, dans l'ordre des demandes d'embarquement. Il faut toutefois pour cela que ces demandes aient été faites aux Agents de la Compagnie dans les délais fixés par celle-ci à cet effet dans chaque agence.

La Compagnie ne doit pas non plus faire bénéficier d'un tarif réduit, au départ de France, les marchandises provenant de pays étrangers transbordées comme complément de cargaison sur un navire subventionné, ni faire aux expéditeurs de ces marchandises des ristournes dont ne bénéficieraient pas également les expéditeurs de marchandises françaises.

Seule de nos quatre grandes conventions maritimes postales, celle de l'Amérique du Sud ne contient rien d'analogue aux prescriptions ci-dessus.

Celle de 1927 pour les lignes de la Corse s'exprime sous une forme un peu différente. Elle stipule en effet que la Compagnie doit accepter à l'embarquement toutes les marchandises qui lui sont présentées et, autant que possible, les transporter dans l'ordre de leur présentation, celles à

destination de la Corse ayant la priorité sur celles à destination de l'étranger.

4°) *La représentation des usagers.* — On peut remarquer qu'un grand nombre de clauses des conventions sont établies directement ou indirectement en faveur des passagers ou des chargeurs, c'est-à-dire des usagers des paquebots. Dans cet ordre d'idées il est toutefois deux dispositions qui nous paraissent mériter une mention spéciale parce qu'elles constituent un embryon de ce principe de la représentation des usagers, qui trouve de nos jours tant d'applications intéressantes dans l'organisation des services publics.

La première est la clause relative au registre des réclamations qui doit obligatoirement se trouver à bord de chaque paquebot. Ce registre, coté et paraphé par l'Administrateur de l'Inscription Maritime et visé par le Commissaire du Gouvernement du port d'attache doit être mis, par l'officier qui en a la charge, à la disposition de tout requérant. Au retour, une copie est envoyée au Ministre chargé de la Marine Marchande qui peut, en cas de plaintes graves et fondées, exiger le remplacement des agents reconnus coupables.

Afin que nul n'ignore ce moyen de faire connaître ses doléances aux autorités supérieures, il est prescrit qu'une affiche, reproduisant in-extenso ces dispositions, doit être apposée d'une façon très apparente dans les salles où se tiennent les passagers des diverses classes, ainsi que sur le pont.

Le cahier des réclamations permet bien aux usagers des paquebots de faire entendre leurs doléances. Mais c'est

seulement dans la convention de 1927 relative aux lignes de Corse que l'on trouve une véritable représentation de leurs intérêts. Celle-ci est constituée par un Comité consultatif composé avant tout de représentants de la Corse, auxquels sont adjoints des représentants de l'Administration et de la Compagnie concessionnaire. Ce comité peut être réuni à Marseille par le Ministre chargé de la Marine Marchande autant que les circonstances économiques le réclameront et une fois par an au maximum. Il est chargé de donner son avis sur la création et la suppression des lignes, la modification des horaires et des itinéraires, la fixation des tarifs et, d'une manière générale, sur les questions que soulève l'application du cahier des charges.

On peut rapprocher de ce Comité consultatif celui qui est organisé par la Convention des lignes de l'Amérique du Sud et qui est appelé à donner son avis sur les tarifs de fret et de passages de ou pour Dakar. Ce comité toutefois comprend principalement des représentants de l'Administration et seulement un représentant de la Compagnie et un représentant de la Chambre de Commerce de Bordeaux ; ce dernier seul est vraiment un représentant des usagers.

Il existe également, pour les lignes d'Algérie-Tunisie, un organisme d'une nature analogue, qui réalise aussi une certaine représentation des usagers. C'est la commission consultative organisée par les chartes-parties de 1928 et qui comprend un représentant du Ministre chargé de la Marine Marchande, un représentant de l'Algérie, un de la Tunisie et trois de la Compagnie.

L'avis de cette commission est indispensable pour l'approbation et la mise en vigueur de toutes modifications des

tarifs de passages et de fret primeurs qui seraient nécessitées par les circonstances.

Ces modifications éventuelles ne peuvent d'ailleurs être effectuées que suivant le jeu d'un mécanisme précis, qui, à lui seul, constitue une garantie éminente pour les usagers et qu'il paraît indispensable d'exposer avec quelque détail en raison de l'orientation nouvelle, particulièrement importante et intéressante, qu'elle paraît indiquer. Pour garantir la clientèle contre toute hausse injustifiée de ces tarifs, les rédacteurs auraient pu donner au Ministre un pouvoir d'homologation, comme pour les tarifs de chemins de fer. Ils ont préféré organiser, à l'instar de ce qui a été fait dans un grand nombre de services publics, un système ingénieux solidarissant les tarifs offerts aux usagers avec les dépenses d'exploitation de la Compagnie.

Pour cela, il y a eu lieu de déterminer des tarifs de base de passage et de fret primeurs et des dépenses d'exploitation de base.

Les tarifs de passage et de fret primeurs adoptés comme base sont ceux fixés pendant le quatrième trimestre 1927 et reproduits dans le tableau suivant :

PASSAGERS

Classes	Grands rapides	Rapides
1 ^{re} classe	600	500
2 ^e »	450	370
3 ^e »	235	195
4 ^e »	115	105

PRIMEURS

Petits pois, haricots, tomates, artichauts, raisins	
de table	235
Oranges et mandarines	120
Pommes de terre	78

Les dépenses d'exploitation de base sont représentées par un indice tenant compte, d'une part, du prix du charbon et, d'autre part, du prix de l'ensemble des marchandises, suivant la proportion suivante :

$$I = \frac{1}{3} c + \frac{2}{3} i$$

c étant l'indice moyen du charbon de Cardiff Navigation sur la place de Marseille ; i étant l'indice des prix établis par la Commission de cette ville pour le Bulletin de la Statistique générale de la France.

Les dépenses et indices pour le troisième trimestre 1927 pris comme base, s'établissent comme suit :

$$\text{Indice du charbon } c = \frac{206,174}{34,35} = 601,787 \%$$

$$\text{Indice général des prix } i = 613,738 \%$$

Indice des dépenses d'exploitation (indice de base) :

$$I = \frac{1}{3} c + \frac{2}{3} i = 609,754 \%$$

Des chiffres de base ayant été ainsi établis, d'une part pour les tarifs, d'autre part pour les dépenses d'exploitation, il a été stipulé que lesdits tarifs ne devraient pas être augmentés plus que lesdites dépenses, ainsi que l'exprime d'une façon plus précise le texte du contrat :

« A aucun moment les tarifs de passage et les tarifs de fret primeurs ne devront être augmentés de façon à être supérieurs aux prix (portés sur le tableau annexe) fixés pendant le quatrième trimestre de l'année 1927, multipliés par le rapport entre la valeur de l'indice d'exploitation défini ci-contre et la valeur moyenne qu'a eu ce même indice pendant le troisième trimestre 1927, indiquée sur le même tableau ».

5°) *Clauses en faveur du personnel.* — Des clauses des conventions rédigées dans l'intérêt des usagers des paquebots : passagers et chargeurs, il nous paraît intéressant de rapprocher celles qui sont édictées dans l'intérêt du personnel.

La plupart des contrats qui lient l'Etat avec les entreprises de services publics renferment des dispositions analogues. Elles se justifient aisément par des considérations d'ordre humanitaire et social, dont on ne saurait méconnaître l'importance.

La plus importante est celle qui concerne l'arbitrage des conflits collectifs.

Lorsqu'un différend de cet ordre portant sur les conditions du travail, vient à surgir entre une compagnie concessionnaire et son personnel navigant, ladite compagnie est obligée de soumettre, sans délai, l'objet du litige à l'arbitrage, dans les conditions prévues par les lois et règlements sur l'arbitrage en matière maritime. Dans plusieurs cas importants l'emploi de cette procédure a permis d'aplanir de graves difficultés entre les compagnies et leur personnel et d'éviter des grèves préjudiciables aux intérêts solidaires des unes et des autres.

Les cahiers des charges précisent de plus que si l'Etat

met son personnel, à la suite d'un différend de ce genre, à la disposition du concessionnaire, la rémunération de ce personnel ne pourra être inférieure à la rétribution sur les navires de l'Etat, ni au tarif de l'engagement en vigueur au moment de l'interruption des services. D'autre part, le personnel autre que le personnel de l'Etat, embarqué sur les navires réquisitionnés en vue de l'exécution des services est rémunéré au tarif des engagements en vigueur au moment de la cessation du travail et, s'il y a lieu à relèvement des salaires, il en bénéficie rétroactivement.

Quelques autres prescriptions de moindre importance, établies en faveur du personnel, se rencontrent également dans certains cahiers des charges. Il ne faut pas oublier d'ailleurs, que les inscrits maritimes sont protégés par une législation sociale qui leur est propre et qui règle notamment le fonctionnement de la Caisse des Invalides de la Marine et de la Caisse de Prévoyance des Inscrits.

CHAPITRE V

Clauses des conventions établies dans l'intérêt de l'Etat

L'Etat, au moment de la rédaction des conventions maritimes et des cahiers des charges qui y sont annexés, n'a pas manqué d'y faire inscrire toutes les clauses qui lui ont paru nécessaires au bon fonctionnement des services qu'il est chargé d'assurer et à la sauvegarde des grands intérêts qui lui sont confiés. La légitimité de telles dispositions est indiscutable. Mais l'Etat ne s'est pas borné là, et il a fait introduire dans ces contrats un certain nombre de clauses de réduction de tarifs en sa faveur qui paraissent assez discutables.

1°) *Clauses d'ordre militaire.*

La défense nationale est toujours considérée comme une des attributions primordiales de l'Etat dans la conception traditionnelle que s'en font encore la plupart des hommes. C'est en son nom surtout que les intérêts individuels les plus légitimes doivent s'anéantir devant l'intérêt supérieur de la collectivité. Cette idée, doublée de la constatation, confirmée par la dernière guerre, que les paquebots sont des auxiliaires précieux de la Marine militaire, explique toutes les clauses d'ordre militaire des conventions.

La seule convention d'avant guerre, actuellement encore en vigueur : celle de New-York, consacre un chapitre détaillé de son cahier des charges, au cas de guerre.

Deux principes importants y sont tout d'abord proclamés : d'une part l'obligation pour le concessionnaire de ne pas suspendre son service avant d'y avoir été autorisé par l'Etat, d'autre part la mise à la charge de celui-ci des risques de guerre, jusqu'à l'octroi de cette autorisation. Si l'Etat vient à autoriser la cessation des services et si la Compagnie veut les continuer en tout ou en partie, elle peut le faire à ses risques et périls. Le bénéfice de la subvention lui reste d'ailleurs acquis proportionnellement aux parcours effectués.

Mais l'Etat a le droit de prendre possession d'un ou plusieurs des bâtiments. Dans ce cas, il doit payer à la Compagnie une indemnité convenable, représentant l'intérêt et l'amortissement. S'il n'était pas en mesure de restituer les navires à la fin des hostilités, une clause prévoit qu'il doit indemniser la Compagnie de leur valeur au moment où la remise lui en a été faite.

Il serait superflu de souligner l'importance de cette dernière disposition. Elle est d'ailleurs logique, en ce sens qu'elle applique aux réquisitions maritimes le principe qui régit les réquisitions terrestres. En fait, cependant, de grandes difficultés se sont élevées depuis la guerre entre les compagnies et l'Etat au sujet du règlement, par ce dernier, des navires coulés au cours des hostilités. Les compagnies auraient voulu obtenir des indemnités de remplacement des navires aux prix d'après-guerre ou au moment du torpillage, prix établis en période de dépréciation du franc. L'Etat leur offrait seulement le prix d'avant guerre ou le prix du moment de la réquisition, conformément à la lettre du contrat. Le Conseil d'Etat n'osa pas sur ce point adopter la thèse des victimes de la dépréciation mo-

nétaire, comme il le fit cependant en tant d'autres cas, notamment lorsqu'il autorisa la révision des contrats administratifs de longue durée.

Au lieu des prescriptions détaillées, dont nous avons examiné les principales, les rédacteurs des nouvelles conventions d'après guerre (Amérique du Sud, Pays d'Orient, Amérique Centrale, Corse) se sont contentés de traiter en quelques lignes cette importante question du cas de guerre. Instruits sans doute par l'expérience récente, ils ont estimé impossible de prévoir longtemps à l'avance les formes que pourront prendre les hostilités futures et les nécessités qui en découleront. Ils posent en termes d'une prudence parfaite, le principe que l'Etat règlera, la société entendue, les modifications à apporter à l'exécution des services selon les circonstances. Ils ajoutent que la suppression éventuelle de ceux-ci, qu'elle soit totale ou partielle, laissera en vigueur la Convention dont les stipulations financières seront toutefois modifiées en conséquence.

Ce principe que le seul fait d'une déclaration de guerre maritime ne suffit pas pour suspendre, de plein droit l'exécution de la Convention, se retrouve dans toutes nos grandes conventions maritimes, sauf dans celle de l'Amérique du Sud. Celle-ci en effet, sans raisons spéciales bien apparentes, s'inspire d'un principe diamétralement opposé. L'article de son cahier des charges qui traite du cas de guerre commence en effet par cette déclaration catégorique : « en cas de guerre maritime dans laquelle la France est engagée, l'exécution du présent contrat est suspendue. Le concessionnaire reste soumis au droit commun, sous réserve des accords spéciaux qui peuvent être conclus entre lui et l'Etat pour la continuation du service ».

Le début de cet article peut paraître d'un absolutisme quelque peu excessif. On ne voit pas, en effet, pourquoi l'exécution du contrat de la Compagnie Sud-Atlantique devrait être suspendu immédiatement, dans l'hypothèse où la France se trouverait engagée dans une guerre maritime contre quelque petite nation d'Asie, d'Afrique ou d'Europe orientale.

Il convient de rapprocher des clauses qui règlent l'organisation des services en temps de guerre celles qui prévoient, dès le temps de paix, des aménagements spéciaux des navires en vue d'une utilisation militaire.

Au moment de la construction d'un paquebot, les plans doivent être communiqués au Ministre de la Marine, qui a le droit d'exiger des consolidations partielles de la coque en vue de l'installation de pièces d'artillerie, et l'établissement dans certaines conditions, de soutes destinées aux munitions. Une indemnité peut être due à la Compagnie dans le cas où ces travaux rendraient inutilisables, pour l'exploitation commerciale, un espace supérieur à 75 mètres cubes.

2°) *Clauses d'ordre postal.*

L'importance des clauses d'ordre postal se manifeste dans l'appellation même des conventions maritimes, qui dans le langage usuel sont appelées Conventions postales. Il serait pourtant excessif de réduire l'objet de ces contrats à l'organisation du service des postes, si important soit-il. Une heureuse évolution paraît s'être produite à ce sujet dans les milieux intéressés et s'est traduite dans les titres portés par les conventions et les cahiers des charges. Ceux de ces documents datant d'avant guerre portaient qu'ils

concernaient l'exploitation « des services maritimes postaux ». Ceux rédigés depuis la guerre ajoutent, d'une façon plus large et plus précise : « et d'intérêt général ».

C'est d'ailleurs à l'étranger, aussi bien qu'en France, que les conventions maritimes et les subventions qu'elles accordent sont couramment qualifiées de « postales ». Cela permet aux Etats désireux de protéger d'une façon occulte leurs compagnies, de donner à leurs subventions maritimes l'apparence d'être pour la totalité la rémunération du service postal, ce qui est souvent inexact. Quoi qu'il en soit d'ailleurs, les différents cahiers des charges consacrent tous en France de longs et nombreux articles, d'une rédaction quasi uniforme, à l'organisation du service maritime postal, qu'il s'agisse du transport des dépêches, de celui des colis postaux ou du fonctionnement de la télégraphie sans fil.

Transport des dépêches. — Le principe qui domine la matière est celui de l'obligation, pour la compagnie, de transporter sans limitation de poids, pour le compte de l'administration postale française, toutes les dépêches qui lui sont remises dans les ports desservis par ses navires, ainsi que les valises diplomatiques expédiées par le ministre des Affaires étrangères ou ses représentants à l'étranger.

Il existe toutefois une différence importante sur ce point entre les conventions anciennes et celles d'après guerre. Dans celles-là le transport était gratuit, dans celles-ci un prix forfaitaire annuel ou semestriel à payer pour ce transport est déterminé, d'accord entre l'Administration des Postes et celle de la Marine Marchande, le concessionnaire entendu. Ce prix comprend deux éléments : d'une part le prix du transport des dépêches et des valises à bord,

d'autre part le prix de leur transport entre le bureau de poste et le navire ou vice-versa.

C'est en effet à partir des bureaux de terre et jusqu'à ceux-ci que s'étend la prise en charge des dépêches par la compagnie. C'est sous sa responsabilité et à ses frais qu'est assuré le transport, au moyen de voitures couvertes fermant à l'aide d'une serrure de sûreté, ou d'embarcations convenablement aménagées et de dimensions suffisantes. Ce service est surveillé si l'Administration le juge à propos, par des agents spécialement accrédités à cet effet. Des articles minutieux règlent encore les détails de services relatifs aux sacs postaux, à l'usage du part, à la boîte mobile qui doit être placée à bord, etc.

Une question plus importante est celle du contrôleur des services maritimes postaux. Tel est le nom d'un fonctionnaire que l'Administration des P. T. T. peut placer, en vertu d'une stipulation expresse des cahiers des charges, à bord de chaque paquebot contractuel pour y assurer l'exécution du service postal. Cet agent qui a un caractère officiellement reconnu par toutes les personnes du bord, dispose d'une autorité entière et exclusive pour tout ce qui concerne la réception et la transmission des dépêches qui lui sont confiées. Il est traité, pour la nourriture, comme les passagers de 1^{re} classe, et une cabine de 1^{re} classe lui est affectée, en même temps qu'un local contigu est aménagé spécialement pour lui servir de bureau. De plus, une embarcation convenablement armée et un marin du bord doivent être mis à sa disposition lorsque les besoins de son service l'exigent.

Lorsqu'il n'est point placé de contrôleur des services maritimes postaux à bord ou dans le cas où cet agent vient

à se trouver empêché de continuer son service, ses attributions et ses responsabilités sont dévolues au Capitaine du navire.

Monopole postal. — Les conventions d'avant guerre consacraient deux articles importants à la question du monopole postal de l'Etat et aux infractions à ce monopole. Celles d'après guerre au contraire n'envisagent même pas la question, bien que la situation à ce sujet ne paraisse nullement s'être modifiée, ni en droit, ni en fait. Quoi qu'il en soit, le principe du monopole postal est posé d'une façon nette et absolue, par le cahier des charges de la ligne de New-York qui est toujours en vigueur. Il stipule, en effet, qu'il ne peut être reçu à bord d'autres dépêches et correspondances que celles remises par la poste française, les offices étrangers et les agents diplomatiques ou consulaires de France, ou déposées dans les boîtes mobiles. Cette règle est toutefois suivie d'une exception, extrêmement remarquable, en faveur de la compagnie concessionnaire. Cette exception est ainsi formulée : « Les papiers et expéditions du navire, y compris les manifestes, connaissements, déclarations en douane, etc..., *ainsi que la correspondance de service du concessionnaire avec ses agents*, et de ceux-ci entre eux, doivent être placés sous bandes et restent entre les mains du capitaine ».

Ou bien le texte ci-dessus est dépourvu de sens, ou bien il indique que la correspondance entre l'Administration centrale de la compagnie et son agent de New-York, par exemple, est dispensée d'affranchissement, à condition d'être remise non fermée entre les mains du capitaine du navire.

Au départ de France, et jusqu'à l'arrivée dans les eaux

territoriales américaines, cette absence d'affranchissement ne soulève aucune difficulté, la loi intérieure française s'appliquant sans conflit. Mais à partir du débarquement de la correspondance (sinon à partir de l'entrée dans les eaux territoriales américaines) pour le trajet si court soit-il sur le territoire américain, n'est-ce pas la loi de ce territoire qui s'applique, en l'absence de tout accord international contraire ? Or, la loi américaine exige à coup sûr l'affranchissement de toute correspondance qui circule sur le territoire des Etats-Unis. Toutefois, poussant l'analyse plus loin, il est possible de se demander si ladite loi américaine peut, en l'espèce, exiger plus que le timbrage de la correspondance envisagée, au tarif intérieur américain.

En résumé, s'il y a une exception au monopole postal, en faveur de la compagnie concessionnaire, cette dernière doit être dispensée, ou bien de tout affranchissement, ou bien au moins de l'affranchissement au tarif international et elle doit seulement affranchir ses correspondances avec ses agents au tarif intérieur du pays de débarquement.

Si l'on repousse ces deux solutions, il y a lieu de se demander en quoi consiste « l'exception » au monopole postal, dont parle expressément le cahier des charges de la ligne de New-York. Un article de celui-ci en effet précise que : « sauf l'exception prévue à l'article précédent « (exception que nous venons de commenter), les capitaines, officiers, etc... ne peuvent se charger d'aucune lettre « ni papier manuscrit sans se rendre passibles des peines « portées par la loi contre les auteurs de transports frauduleux ».

Transport des colis postaux. — Le régime des colis postaux intéresse tout particulièrement les compagnies de

navigation françaises. C'est un lieu commun en effet de rappeler que l'exportation française se compose, pour une large part, de produits d'industries de transformation, voire même d'industries de luxe, tels que les articles de Paris, les confections, etc. Or, un grand nombre de ces articles présentent une valeur relativement élevée pour un faible poids et un faible volume, et ils sont expédiés fréquemment, au moyen de colis postaux, dans les directions les plus diverses du monde entier.

Malgré cela, cette très importante question est réglée seulement dans les différents cahiers des charges par quelques paragraphes sommaires dont la rédaction est dans tous à peu près identique.

Le premier principe qui est posé et qui domine la matière est que la compagnie est tenue de coopérer au service et au transport des colis postaux, conformément aux lois et règlements existants. La compagnie s'engage de plus à se soumettre aux conventions futures de l'Union postale qui pourront intervenir pendant la durée de la concession. Il y a là un élément inconnu, une charge aléatoire, dont rien ne peut indiquer d'avance la portée et le poids. Il semble que les rédacteurs des cahiers des charges auraient pu, tout en maintenant cette clause, lui annexer une disposition de sûreté, sauvegardant les intérêts de la compagnie ou lui donnant une compensation dans le cas où un lourd supplément de charges viendrait à lui être imposé par de nouvelles conventions internationales.

Télégraphie sans fil. — La question de la télégraphie sans fil trouve tout naturellement sa place dans l'étude générale de l'organisation du service postal. Mais il n'échappe à personne que l'intérêt présenté par cette inven-

tion est loin d'être uniquement postal. Pour la sauvegarde de la vie humaine, la télégraphie sans fil est devenue un des auxiliaires les plus précieux, grâce aux appels de secours qu'elle peut transmettre en cas de naufrage dans un rayon très éloigné. Pour la conduite même des navires, ses applications paraissent susceptibles d'un énorme développement, dont les phares hertziens actuels ne nous donnent encore qu'une première idée.

Aussi bien au point de vue de l'intérêt général qu'au point de vue proprement postal, l'Etat se devait donc d'insérer dans les cahiers des charges une réglementation de la T. S. F. à bord des paquebots contractuels.

Sur ce point, comme sur plusieurs autres, la rédaction des cahiers des charges s'est modifiée dans le sens d'une plus grande concision et d'une plus grande souplesse depuis la guerre. Avant celle-ci, en effet, ils s'étendaient longuement sur l'installation des postes radiotélégraphiques, sur les délais d'installation, sur la taxe de bord, sur le secret des correspondances, sur le droit de contrôle de l'Administration des P. T. T., etc.

Depuis la guerre au contraire, ils se bornent à l'énoncé des deux principes suivants dont la généralité embrasse toute la réglementation désirable.

Tout d'abord, le concessionnaire est tenu d'établir, sur tous les navires affectés au service, les postes radiotélégraphiques nécessaires. L'installation de ces postes doit être soumise à l'approbation de l'Administration des P.T.T.

Il convient de noter que les cahiers des charges d'avant guerre ne se montraient pas aussi impératifs. Ils disaient seulement : « Le concessionnaire peut être tenu d'installer... », tandis que les nouveaux disent avec raison : « est

tenu d'installer ». On ne concevrait plus en effet à l'heure actuelle un paquebot n'ayant pas de T. S. F.

Le second principe que posent les cahiers des charges d'après-guerre ne soulève aucune difficulté et n'exige aucun commentaire. Il consacre l'obligation, pour le concessionnaire, de se conformer, en ce qui concerne l'établissement, les modifications et l'exploitation des postes radio-télégraphiques, à la réglementation existant ou à intervenir en France dans le service intérieur ou dans le service international, en matière de communications radioélectriques et notamment à toutes les obligations imposées pour l'établissement et l'emploi des stations de bord.

3°) *Mesures de faveur pour les transports d'Etat.*

Dans les cahiers des charges d'avant-guerre, l'Etat s'était fait consentir, par les compagnies avec lesquelles il passait des conventions, de nombreux avantages au profit de ses administrations. Ces faveurs pouvaient consister tout d'abord dans des réservations de places pour les passagers et le matériel d'Etat, dans des limites et des délais variables suivant les lignes. Elles consistaient aussi, dans des réductions importantes sur les tarifs de passages et de fret appliqués aux voyageurs et aux marchandises « du commerce », ainsi appelés, par opposition aux passagers et aux marchandises « d'Etat ». Ces réductions étaient de 30 % sur la ligne de New-York où elles sont encore en vigueur.

Elles sont de 20 % ou 15 % suivant les cas sur les lignes d'Algérie-Tunisie et légèrement supérieures sur celles du Maroc.

Elles étaient de : 45 % (passages) et 50 % (fret), sur les lignes de l'Amérique Centrale, avant la conclusion de la nouvelle convention de 1927.

Ces détaxes pouvaient être considérées comme une contre partie des subventions dans les Conventions qui en comportaient. Mais cela ne les justifiait pas.

Si l'on admet, en effet, cette idée, il faut reconnaître que la sincérité budgétaire s'en trouve lésée, le département de la Marine Marchande supportant, au titre des subventions, une dépense qui devrait être imputée aux différents départements ministériels.

Ces réductions de tarifs ont été d'autre part le sujet de nombreuses discussions, les compagnies s'efforçant toujours de prouver que les avantages accordés par elles aux administrations de l'Etat représentaient des sommes élevées, supérieures même au montant des subventions.

Il est incontestablement plus logique de séparer l'Etat client, de l'Etat puissance publique, celui-là payant ses transports au tarif ordinaire, celui-ci accordant à la Compagnie les subventions qu'il juge utile, dans un intérêt supérieur. C'est cette manière de voir qui a prévalu dans les conventions passées depuis la guerre. Cette « commercialisation » des transports d'Etat n'est pas une des moindres innovations par laquelle se marque l'évolution des rapports entre l'Etat et les compagnies de navigation, au cours des récentes années.

Pour bénéficier des réductions prévues ou pour que le prix de leur passage soit réclamé à l'Etat, les intéressés doivent être porteurs de « réquisitions » émanant, en France, de l'administration qui fait exécuter le voyage, et à l'étranger des agents diplomatiques ou consulaires (ou des commandants de division ou stations navales, ou de bâtiments isolés).

La notion de passagers d'Etat a une extension assez

large. Elle s'étend non seulement aux fonctionnaires militaires ou civils ainsi qu'à leur famille et à leur suite, mais encore aux élèves boursiers, à toute personne voyageant aux frais de l'Etat, pour raison de service ou d'intérêt public aux marins du commerce rapatriés, aux aliénés et aux malfaiteurs extradés, etc...

Signalons enfin qu'une nouvelle catégorie de passagers, à prix réduits, est apparue à juste titre dans les conventions d'après-guerre : elle est constituée par les mutilés et réformés présentant un certain pourcentage d'invalidité.

4^e) — *Clauses d'intérêt national supérieur.*

Nous voulons désigner sous ce nom les clauses, assez courtes, mais d'une importance primordiale, qui ont trait d'une part au contrôle de l'exécution du contrat et d'autre part au maintien du caractère national des compagnies contractuelles.

Contrôle de l'exécution des conventions et des cahiers des charges. — Nous avons déjà examiné, dans le chapitre consacré aux clauses financières des conventions, le contrôle qui est spécial à celles-ci. C'est donc seulement du contrôle de l'exécution du service que nous avons à parler maintenant.

Celui-ci, dans les cahiers des charges d'avant-guerre, avait comme agents essentiels : les commissaires du gouvernement dans les ports. Ces fonctionnaires étaient chargés de représenter l'administration auprès du concessionnaire, de lui transmettre les instructions du Ministre et de surveiller toutes les opérations relatives à l'exécution du marché. Il était bien spécifié toutefois que les commissaires du gouvernement dans les ports ne devaient nullement

s'immiscer dans l'exploitation de la Compagnie. Celle-ci était cependant tenue de leur fournir tous les renseignements et de leur communiquer toutes les pièces utiles.

En outre des Commissaires du Gouvernement dans les ports d'attache, le Gouvernement se réservait la faculté de déléguer un Commissaire du Gouvernement au siège social du concessionnaire.

Les conventions d'après-guerre ont inversé ces deux éléments de contrôle. Dans les nouveaux cahiers des charges, c'est en effet le contrôle contral, au siège de la société, qui est devenu le rouage essentiel et obligatoire, tandis que celui dans les ports est devenu facultatif et subsidiaire. Le contrôle en lui-même est d'ailleurs toujours compris de façon identique. Il consiste dans la surveillance des opérations de toute nature de la société, à l'exclusion de toute immixtion dans l'exploitation.

Toutefois le cahier des charges des lignes d'Orient renferme à ce sujet une clause intéressante par l'extension nouvelle qu'elle donne aux attributions du commissaire du gouvernement. Celui-ci, en effet, a le droit d'assister aux séances du Conseil d'Administration de la Société des Services Contractuels et peut présenter des observations ou demander des explications. De plus, il peut opposer son veto à l'exécution d'une mesure qu'il estime contraire aux dispositions de la Convention ou du cahier des charges, jusqu'à ce que le Ministre ait statué à ce sujet.

Caractère national des Compagnies contractuelles.

Les liens étroits qui existent entre l'Etat et les grandes Compagnies contractuelles donnent à celles-ci une sorte de consécration officielle et un caractère particulier, intermé-

diaire entre des entreprises privées et des administrations publiques ; cela justifie les dispositions des conventions relatives à la sauvegarde de la nationalité française des compagnies contractuelles ou, tout au moins, de leur direction. Le législateur n'a pas voulu en effet aller jusqu'à prescrire que les actions devraient obligatoirement être nominatives et appartenir uniquement à des citoyens français. Mais il n'est pas douteux que si le danger d'une mainmise étrangère se révélait (et l'expérience a montré que cette hypothèse n'est pas entièrement chimérique) les pouvoirs publics prendraient des mesures appropriées aux circonstances, en demandant au Parlement, s'il le fallait, les pouvoirs extraordinaires qui seraient nécessaires.

Toujours est-il que les cahiers des charges se sont préoccupés d'assurer le maintien d'une direction française aux compagnies maritimes auxquelles l'Etat est lié par une convention.

En termes à peu près identiques, ils stipulent que nul ne peut faire partie du Conseil d'Administration ou de surveillance d'une compagnie contractuelle, ni en être le directeur, s'il n'est de nationalité française.

La même condition est exigée des agents et représentants de ces compagnies, du moins en ce qui concerne les postes administratifs les plus importants.

CONCLUSION

Nous venons d'étudier le régime contractuel des lignes régulières françaises de paquebots tel qu'il se présente à l'heure actuelle. Nous avons vu que ce régime a été complètement remanié au cours des dix années qui viennent de s'écouler depuis la fin des hostilités.

De nouvelles conventions ont remplacé les anciennes pour les réseaux d'Orient, de l'Amérique Centrale, de l'Amérique du Sud et de la Corse. Pour chacun de ces deux derniers réseaux, Amérique du Sud et Corse, ce sont même deux nouvelles conventions qui se sont succédées pendant cette courte période de dix ans.

Un avenant de la plus grande importance est venu rejoindre, sans la remplacer, la convention de la ligne de New-York, la seule qui subsiste de la période d'avant-guerre.

Des chartes-parties enfin, qui sont à bien des points de vue de véritables conventions générales, sont enfin venues régler, en plus des Conventions spéciales avec le Ministère de la Guerre, les services maritimes reliant la France à l'Afrique du Nord, services qui, après 1919, s'effectuèrent un certain temps sans aucune liaison juridique avec l'Etat.

Le moment est venu de jeter un coup d'œil rapide sur l'ensemble de ce monument qui vient d'être ainsi construit ou réparé au cours de la première période d'après-guerre.

Tout d'abord, il y a lieu de rendre hommage à l'effort

de modernisation et de rajeunissement qui s'est manifesté dans la conception et la rédaction de tous ces nouveaux textes contractuels. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de signaler cet effort à différentes reprises, au cours de la présente étude. Toutefois, les œuvres humaines sont toujours perfectibles. Leur évolution doit s'adapter perpétuellement aux nouvelles conditions et aux nouveaux besoins.

C'est pourquoi il est évidemment utile de terminer une étude théorique comme celle que nous venons de faire, par quelques considérations d'ordre pratique, relatives aux résultats déjà acquis et aux améliorations encore désirables.

★ ★

Nous inspirant de ces considérations, nous examinerons rapidement le régime contractuel actuel des lignes régulières de paquebots, d'une part au point de vue de la forme des conventions et des autres documents qui déterminent ce régime, d'autre part au point de vue des charges budgétaires qu'il entraîne, et enfin au point de vue de la satisfaction des besoins auxquels il prétend correspondre.

I°. — *La forme actuelle des conventions et des autres documents qui déterminent le régime contractuel des lignes régulières de paquebots.*

Il ne semble pas que la forme des Conventions et des Cahiers des Charges appelle de longs commentaires. Une plus grande unité de conception et de réalisation pourrait sans doute être obtenue en confiant au Ministère chargé de la Marine Marchande la rédaction et la surveillance de tous les contrats d'ordre général conclues entre l'Etat et les compagnies de navigation.

Seules les conventions qui intéressent strictement un

seul des autres ministères (mais nous avons vu qu'elles sont rares) pourraient logiquement être conclues par eux.

A un autre point de vue, plus strictement pratique, il serait grandement désirable que les cahiers des charges recommencent à être, comme ils l'ont été parfois, divisés en chapitres et en articles précédés de titres indiquant leur objet.

Il est inutile d'insister davantage sur le caractère peu pratique du nouveau cahier des charges des Antilles par exemple, qui comprend 34 pages et 50 articles dont absolument rien n'indique le contenu. On conçoit aisément l'incommodité d'un tel instrument de travail et la perte de temps qu'occasionne la moindre recherche. Au lieu de supprimer une présentation analytique éminemment commode, il eût été préférable de la perfectionner, voire même de la compléter par une table des matières.

A un autre point de vue, également pratique, il serait désirable de réduire au strict minimum le nombre de textes régissant chaque service contractuel, tout au moins en faisant les modifications sur des textes provisoires ou des avant-projets. C'est ainsi que les textes régissant la ligne de New-York sont :

- 1 Loi, du 30 juillet 1913 ;
- 1 Convention, du 20 novembre 1912 ;
- 9 Annexes, du 20 novembre 1912 ;
- 1 Accord modificatif, du 19 février 1913 ;
- 1 Accord modificatif, du 7 mars 1913 ;
- 1 Avenant, du 24 mars 1913 ;
- 1 Accord modificatif, du 1^{er} juillet 1913 ;
- 1 Cahier des Charges, du 20 novembre 1912 ;
- 1 Avenant, du 23 juin 1923 ;

- 1 Modification, du 18 octobre 1923 ;
- 1 Avenant additionnel, du 6 décembre 1923 ;
- 1 Modification, du 31 mars 1924 ;
- 1 Loi du 26 avril 1924.

II°. — *Le régime financier des réseaux maritimes contractuels et les charges budgétaires.*

Il y a lieu de remarquer tout d'abord qu'il existe trois réseaux contractuels qui ne coûtent rien au budget, ce sont ceux du Maroc, de l'Afrique Occidentale et de l'Algérie-Tunisie.

Les petites conventions spéciales passées par le Ministère de la Guerre au sujet des lignes du Maroc et de l'Algérie-Tunisie, et par le Ministère des Colonies au sujet des lignes de l'Afrique Occidentale, ne prévoient en effet aucune subvention de l'Etat. Elles sont constituées essentiellement par des accords de prix et des réglementations de services. La seule contre-partie — subvention bien indirecte que l'on peut y trouver — aux obligations des compagnies est l'engagement pris par l'Etat de leur confier l'intégralité de ses transports de passagers et de fret.

Les chartes-parties de la Méditerranée étant avant tout des contrats par lesquels l'Etat donne certains navires lui appartenant en location à des compagnies, il est bien évident qu'il ne saurait être question de subvention ; bien au contraire, ce sont, comme de juste, les compagnies qui versent à l'Etat le prix de location convenu. Toutefois, on peut remarquer qu'il y eut au début, dans ces contrats, une subvention indirecte très caractérisée : c'est celle qui résultait de la modicité extrême du prix de location. Nous avons vu que ce prix initial était de 5 francs par mois et

par navire, ou 60 francs par an. Il est actuellement de 800.000 pour les grands rapides, type « *Gouverneur* ».

Il en va tout à fait différemment pour les quatre grands réseaux contractuels transocéaniques — Amérique du Nord, Amérique Centrale, Amérique du Sud, Pays d'Orient — et pour le réseau de la Corse.

Les conventions qui les régissent comportent de véritables subventions, qui sont inscrites chaque année dans les charges budgétaires relatives à la Marine Marchande. Le système du forfait ayant été à peu près complètement abandonné, les sommes demandées de ce chef annuellement aux contribuables sont sujettes à de grandes variations. Le tableau suivant indique quelles ont été, depuis la fin de la guerre, les subventions prévues à chaque budget et celles supportées en définitive par chaque exercice.

Nous avons vu que la sincérité budgétaire laisse beaucoup à désirer en ce qui concerne les subventions maritimes. Aussi l'interprétation exacte des chiffres ci-contre est-elle, sinon impossible, du moins extrêmement délicate. Une partie des sommes versées par l'Etat représente le paiement des transports postaux. Une autre, également difficile à préciser, peut être considérée comme la contrepartie des réductions de prix dont bénéficient les fonctionnaires et le fret de l'Etat dans certaines conditions.

Il faut donc louer sans réserve l'amélioration adoptée à ce sujet par les récentes conventions, dans lesquelles les transports postaux cessent d'être gratuits et les autres transports de personnel et de matériel cessent de bénéficier de prix réduits. Les subventions tendent ainsi à être ramenées à leur rôle véritable, qui n'est pas d'être un paiement de

SUBVENTIONS DE 1920 A 1927

ANNÉES	CORSE		MESSAGERIES MARITIMES		NEW-YORK		ANTILLES		SUD-ATLANTIQUE	
	CRÉDITS (1)	PAYÉES	CRÉDITS (1)	PAYÉES	CRÉDITS (1)	PAYÉES	CRÉDITS (1)	PAYÉES	CRÉDITS (1)	PAYÉES
1920	500.000	500.000	12.000.000	11.511.592,40	5.900.000	5.500.000	4.500.000	2.723.238,27	11.981.500	11.981.479,19
1921	6.754.700	6.750.000	12.000.000	6.163.392,69	2.500.000	2.496.000	4.498.000	5.614.980,86	11.500.000	11.499.999,11
1922	4.500.000	2.963.509,60	40.000.000	20.126.461,89	2.500.000	832.000	4.438.000	3.505.346,55	24.771.926	18.888.130,99
1923	2.500.000	1.950.000	32.417.000	31.037.815,95	»	»	4.398.000	3.475.584,44	21.800.000	17.560.136,14
1924	4.400.000	4.400.000	77.017.000	75.898.586,72	3.500.000	3.361.855,67	4.318.000	3.405.968,18	23.240.000	20.372.808,90
1925	4.000.000	4.000.000	69.000.000	66.110.945,82	4.000.000	3.999.996	3.500.000	3.348.873,13	22.331.000	21.545.246,64
1926	6.212.605	6.175.000	65.000.000	56.112.694,45	13.310.000	12.954.619,04	3.362.105	3.362.104,22	23.022.784	18.885.225,83
1927	11.523.502	10.038.000	55.900.000	21.211.963,48	27.610.447	26.620.625,77	12.741.000	3.090.461,56	10.500.000	9.071.647,43
				+1873.113,35 (Torpillage de l'Atlantique)			+9441.991,20 (Torpillage Guadeloupe, Floride, Québec, Montréal).			

- (1) Tous ces chiffres de crédits comprennent les crédits additionnels demandés en cours d'année.
- (2) La faiblesse de ce chiffre s'explique par le fait que l'Etat a retenu cette année une certaine somme en compensation d'excédents de versements effectués pendant les années précédentes.
- (3) Pour la même raison, la subvention de 2.500.000 francs afférente à l'année 1923 n'a donné lieu à aucun paiement de l'Etat cette année.

services déterminés rendus à l'Etat, mais une aide de l'Etat à une compagnie, en raison d'intérêts supérieurs, qu'il est impossible de chiffrer.

Au point de vue budgétaire, il serait extrêmement intéressant de connaître quel est celui de ces mécanismes qui est le plus parfait, c'est-à-dire le moins cher. Toutefois, cette détermination est extrêmement difficile. La subvention forfaitaire fixe permet des prévisions budgétaires rigoureusement exactes. Mais les faveurs de l'opinion moderne vont incontestablement à la subvention variant avec les résultats de l'exploitation, sous la forme d'une véritable association avec participation aux bénéfices et aux pertes, formule désignée généralement sous le nom de régie intéressée. Ce système, qui paraît à première vue plus juste et plus scientifique, n'est pas sans présenter certains dangers. Dans une exploitation difficile et toujours déficitaire comme celle des lignes de l'Amérique du Sud, il peut y avoir lieu de craindre que la compagnie tende, devant la grandeur des difficultés, à une régie désintéressée dont l'Etat supporterait, en définitive, toute la charge.

Cette régie désintéressée existe pour les lignes de Corse, où l'Etat garde la totalité des bénéfices ou des pertes, et où le seul stimulant de la compagnie est constitué par une prime de gestion, malheureusement basée sur les recettes brutes, ce qui pourrait logiquement entraîner aux pires exagérations de dépense et de charges budgétaires si cet inconvénient n'était corrigé par la nécessité de l'autorisation ministérielle et par les différents contrôles a posteriori.

Quoi qu'il en soit, même en admettant que le système de la subvention liée aux résultats de l'exploitation soit

plus parfait en théorie que celui de la subvention forfaitaire, il importe de voir aussi qu'il est d'un maniement beaucoup plus délicat. Le mécanisme des différents comptes d'exploitation n'est pas sans présenter une certaine complexité, spécialement celui de la ligne de New-York, nommé « compte de révision ». Cette complexité est de nature à entraîner des discussions laborieuses entre les compagnies et les administrations de l'Etat chargées du contrôle. On pourrait même dire, s'il s'agissait d'entreprises moins honorables, qu'elle est de nature à faciliter, sinon à encourager, les fraudes dont la charge retomberait en définitive sur le budget.

Ces inconvénients disparaissent en partie avec les systèmes qui lient l'aide financière de l'Etat, non aux résultats d'ensemble de l'exploitation, mais à une partie seulement des dépenses d'exploitation : les charges d'amortissement ou d'intérêt, ainsi que viennent de le faire les dernières conventions de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud. Avec ces systèmes, la charge budgétaire annuelle peut être connue longtemps à l'avance avec une suffisante approximation, tout en étant proportionnée aux besoins de la Compagnie qu'il s'agit d'assister. Il y a lieu de remarquer d'ailleurs que cette formule se combine, pour l'Amérique du Sud, avec la régie intéressée, et pour l'Amérique Centrale, avec la subvention forfaitaire. De cette diversité de systèmes se dégage l'impression que l'Etat n'a pas trouvé une formule définitive d'aide financière aux compagnies et donnant toute satisfaction, tant au point de vue de celles-ci qu'au point de vue du budget national.

III. — *Le régime contractuel actuel des lignes régulières de paquebots et la satisfaction des besoins auxquels il répond.*

La première raison d'être du régime contractuel des lignes régulières de paquebots est la réglementation de cette fraction des transports maritimes qui peuvent être considérées comme des services d'intérêt public.

Suivant la formule souvent répétée et que nous avons rappelée plus haut, le paquebot est le prolongement du rail. De même que l'Etat réglemente les transports ferroviaires, de même il doit intervenir dans l'organisation des lignes régulières de paquebots. Par tous pays cette ingérence de l'Etat dans les transports publics est admise et se manifeste d'une façon plus ou moins directe. Parfois, mais assez rarement dans le domaine maritime, l'Etat a voulu assumer directement l'exploitation des lignes. Plus souvent il s'est borné à passer avec des compagnies privées des traités fixant les itinéraires, un minimum de fréquence et parfois réglant les tarifs. L'Etat, représentant et défenseur de l'intérêt général, assure ainsi au public la régularité des services et le met à l'abri de l'arbitraire toujours possible des entreprises privées.

En ce qui concerne la France, une deuxième raison d'être du régime contractuel des lignes régulières de paquebots est d'assurer une liaison convenable entre la métropole et ses possessions d'outre-mer. Nous avons vu qu'en ce qui concerne l'Algérie-Tunisie, ce régime contractuel était très défectueux, parce qu'inexistant, à la suite de la dénonciation des conventions par les compagnies en 1919. A l'heure actuelle, avec les conventions spéciales avec le Ministère de la Guerre et les charte-parties des « Gouver-

neurs », la liaison entre la France et les ports d'Algérie-Tunisie paraît assurée d'une façon satisfaisante par rapport aux besoins.

La fréquence des voyages est proportionnée à l'importance du trafic. Les itinéraires imposés favorisent peut-être les ports secondaires un peu plus que ne l'eussent fait les lois de la concentration moderne, si elles eussent agi librement. Le matériel, sans être luxueux, est honorable et en rapport avec les moyens financiers limités de la clientèle composée en grande partie de fonctionnaires, militaires et civils, de colons et de commerçants moyens.

Toutefois, si le mouvement touristique qui se développe depuis plusieurs années, fort heureusement, sur l'Algérie-Tunisie continue à croître, il pourra devenir nécessaire de mettre en ligne des bateaux plus rapides et plus luxueux, en s'inspirant par exemple de ceux qu'apprécie la riche clientèle des hivernants d'Égypte.

La concurrence des lignes aériennes, et peut-être l'ouverture du Transsaharien, seront de nature à rendre plus impérieuse cette nécessité. L'important trafic des primeurs et denrées périssables de l'Afrique du Nord ne pourrait également qu'être stimulé par l'accélération des vitesses des traversées.

La Corse, au point de vue de ses liaisons maritimes avec la France métropolitaine, présente beaucoup d'analogies avec l'Algérie-Tunisie. La plupart des considérations que nous venons d'exposer au sujet de celle-ci s'appliquent également à celle-là.

Pour les lignes du Maroc et de l'Afrique occidentale, des petites conventions spéciales passées avec le Ministre de la Guerre, dans le premier cas, avec le Ministre des Co-

lonies dans la deuxième, ont suffi jusqu'à présent à assurer un service passable avec un matériel modeste. Le développement économique continu des régions desservies nécessitera incontestablement au cours des années qui vont suivre, l'amélioration progressive de ces réseaux.

Deux autres réseaux contractuels importants relient la France avec certaines de ses colonies en même temps qu'avec d'importants pays étrangers. Ce sont les réseaux de l'Amérique Centrale et des Pays d'Orient.

Ces deux régions fournissent aux paquebots d'Europe une importante clientèle de luxe, en plus de la clientèle moyenne formée surtout de fonctionnaires coloniaux.

Sur l'Amérique Centrale, la ligne française parvient brillamment à attirer à elle, malgré une rude concurrence, une portion très forte de cette clientèle. Ses navires sont, jusqu'à présent, à hauteur de ceux des compagnies étrangères, et le service, l'atmosphère qui y règnent, l'activité des agents assurent leur réputation et leur succès. Il est permis de se demander toutefois si la récente convention qui vient d'être conclue à leur sujet n'a pas fait preuve d'un excès de modestie en n'augmentant pas les minima de vitesse des futurs paquebots et en se bornant à maintenir ceux qui paraissaient suffisants il y a plus de vingt ans, au moment de la conclusion de la convention précédente.

En ce qui concerne le fret, le régime contractuel des lignes de l'Amérique Centrale ne correspondait plus, à la veille de la récente convention, ainsi que nous l'avons vu plus haut, aux besoins des chargeurs. Le transfert du point d'arrivée de Saint-Nazaire au Havre a donné satisfaction à ceux-ci et ils peuvent désormais embarquer leurs marchan-

disent en droiture pour le Havre, où se trouve un important marché de produits coloniaux. Signalons dans le même ordre d'idées que la dernière convention donne également satisfaction aux exportateurs de bananes de nos colonies des Antilles, des installations spéciales devant être aménagées à cet effet sur les paquebots.

Contrairement à ce que nous venons de voir pour les lignes d'Amérique Centrale, nos lignes d'Orient (à part les lignes d'Egypte) ne réussissent pas à enlever aux lignes concurrentes une importante fraction de la clientèle de luxe. La plus grande partie de leurs passagers est formée de fonctionnaires et de passagers moyens, aux besoins desquels les navires actuellement en service paraissent répondre suffisamment.

Il y a enfin deux autres réseaux contractuels, ceux de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, qui n'assurent aucune liaison avec des colonies françaises, mais qui desservent par contre des régions dont l'importance est primordiale dans l'état actuel de l'économie et de la politique mondiale.

Les appréciations à porter sur ces deux réseaux sont très différentes.

Sur New-York, la ligne française tient une place très honorable ; sur Buenos-Ayres, elle est très insuffisante. Les routes maritimes qui relient les rivages de l'Europe occidentale au port de New-York sont les plus importantes du monde par l'intensité du trafic, l'abondance des navires, la richesse de la clientèle. C'est là aussi que les marines concurrentes mettent en ligne les paquebots les plus puissants, les plus rapides, les plus fastueux.

Malgré la faiblesse relative de la subvention afférente

à cette ligne, la Compagnie Transatlantique, grâce à l'habileté de ses dirigeants, a su attirer à ses trois paquebots de luxe : « *Ile de France* », « *Paris* » et « *France* », sans parler des autres, une notable partie de la riche clientèle de luxe américaine.

Par le caractère moderne des aménagements, par la réalisation d'initiatives heureuses, elle s'efforce non seulement de donner satisfaction aux besoins connus de la clientèle, mais encore de les deviner et de les prévenir.

Il en est de même en ce qui concerne le fret ; témoin le développement des installations frigorifiques et le transport des automobiles en ordre de marche dans les entreponts des paquebots transformés en garages.

Sur la ligne de l'Amérique du Sud, qui présente elle aussi une importante clientèle de luxe, la ligne française est loin de figurer d'une façon aussi honorable. Le « *Lutetia* » et le « *Massilia* » supportent difficilement la comparaison avec les navires plus jeunes — dont beaucoup à moteurs — qui viennent d'être affectés à cette ligne par les compagnies anglaises, allemandes et italiennes, au cours des dernières années. De plus, quatre paquebots au lieu de deux, seraient nécessaires pour assurer un service d'une fréquence suffisante. Il ne faut pas se dissimuler que notre pays a donc un gros effort à faire pour reconquérir sur cette ligne la place à laquelle lui donne droit son rang dans le monde et les sympathies qu'il possède dans les pays d'Amérique du Sud. La récente convention conclue avec la Compagnie Sud-Atlantique a justement pour but de remédier à cette situation en assurant le financement de la construction de deux nouveaux paquebos. Il y a donc lieu de souhaiter que la mise en ligne de ces futurs paquebots

se fasse dans le plus bref délai, en regrettant toutefois que les mesures qui viennent d'être prises ne l'aient pas été quelques années plus tôt et que le marché des navires ne se prête pas à l'acquisition immédiate, au lieu de la construction, d'un paquebot satisfaisant.

Vu : Le Président,
G. RIPERT.

Vu : Le Doyen,
H. BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer.

Le Recteur de l'Académie de Paris.

Pour le Recteur, l'Inspecteur d'Académie,
MAURELLET.

BIBLIOGRAPHIE

I. — STATISTIQUES

Répertoire général de la Marine Marchande dans tous les pays. Publication annuelle du Bureau Véritas.

Annuaire de la Marine Marchande, publié par le Comité Central des Armateurs de France.

Lloyds Register of Shipping — London.

Annuaire de la Statistique Générale de la France — Publication du Ministère du Travail, de l'Assistance et de la Prévoyance Sociale.

Statistique des Primes et Subventions à la Marine Marchande. — Publication du Ministère chargé de la Marine Marchande.

Statistiques diverses du Bureau international du Travail, du Canal de Suez, du Ministère du Commerce des Etats-Unis, etc...

II. DOCUMENTS LÉGISLATIFS ET PARLEMENTAIRES CONVENTIONS ET CHARTE-PARTIES

Recueil des lois et règlements concernant la Marine Marchande — Publication du Comité Central des Armateurs de France.

Convention du 16 décembre 1896 avec la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de navigation Mixte et la Compagnie Générale de Transports Maritimes à vapeur, pour l'exploitation des services maritimes reliant la France à l'Afrique du Nord.

Loi du 11 juillet 1898 approuvant cette Convention.

Convention du 22 octobre 1907 avec la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet) pour l'exploitation des services maritimes postaux entre la France continentale et la Corse.

Loi de 1908 approuvant cette Convention.

Convention du 26 octobre 1908 avec la Compagnie Générale Transatlantique, pour l'exploitation des Services Maritimes postaux entre la France, les Antilles, le Mexique et l'Amérique Centrale.

Loi du 27 décembre 1911 approuvant cette Convention.

Convention du 8 juillet 1911 avec la Compagnie Sud-Atlantique pour l'exploitation des services postaux entre la France, le Brésil et la Plata.

Loi du 30 décembre 1911 approuvant cette Convention.

Convention du 11 juillet 1911 avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour l'exploitation des services maritimes postaux sur l'Extrême-Orient, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, la Côte Orientale d'Afrique et la Méditerranée Orientale.

Loi du 30 décembre 1911 approuvant cette Convention.

Convention du 20 novembre 1912 avec la Compagnie Générale Transatlantique pour l'exploitation du service maritime postal entre Le Havre et New-York.

Loi du 30 juillet 1913 approuvant cette Convention.

Convention du 24 juin 1920 avec la Compagnie Sud-Atlantique pour l'exploitation du Service maritime postal et d'intérêt général entre la France, le Brésil et la Plata.

Loi du 13 août 1920 approuvant cette Convention.

Convention du 25 juin 1920 avec la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet) pour l'exploitation des Services maritimes postaux entre la France continentale et la Corse.

Loi du 8 août 1920 approuvant cette Convention.

Convention du 29 décembre 1920 avec la Compagnie des Messageries Maritimes pour l'exploitation des Services Maritimes postaux et d'intérêt général sur l'Extrême-Orient, l'Australie et la Nouvelle-Calédonie, la côte orientale d'Afrique et la Méditerranée orientale.

Loi du 28 juillet 1921 approuvant cette Convention.

Convention du 11 octobre 1921 avec la Compagnie des Chargeurs Réunis pour l'exploitation des services maritimes postaux entre la France et la côte occidentale d'Afrique.

Loi du 14 août 1924 approuvant cette Convention.

Avenant du 23 juin 1923 à la Convention du 20 novembre 1912 avec la Compagnie Générale Transatlantique pour l'exploitation du service maritime postal entre Le Havre et New-York.

Loi du 26 avril 1924 approuvant cet avenant.

Convention du 18 juillet 1925 entre le Ministère des Colonies et la Compagnie des Chargeurs Réunis pour les transports de ce Ministère à destination ou en provenance des colonies françaises de la côte occidentale d'Afrique.

Convention du 13 août 1925 et Convention du 1^{er} janvier 1927 entre le Ministère de la Guerre et la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur, relatives aux transports mari-

times de Marseille et de Port-Vendres sur l'Algérie-Tunisie et vice-versa.

Convention du 21 avril 1927 avec la Compagnie Générale Transatlantique, pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France, les Antilles, le Mexique et l'Amérique Centrale.

Loi du 28 mars 1928 approuvant cette Convention.

Convention du 10 mai 1927 avec la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet), pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France Continentale et la Corse.

Loi du 23 juillet 1927 approuvant cette Convention.

Convention du 10 janvier 1928 entre le Ministère de la Guerre et la Compagnie Générale Transatlantique, pour les transports entre la France et le Maroc.

Convention du 31 janvier 1928 avec la Compagnie Sud-Atlantique pour l'exploitation des services maritimes postaux et d'intérêt général entre la France, le Brésil et la Plata.

Loi du 6 avril 1928 approuvant cette Convention.

Charte-partie de 1928 avec la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie de Navigation Mixte et la Compagnie Générale de Transports Maritimes à Vapeur, pour l'exploitation des navires d'Etat sur les lignes de l'Afrique du Nord.

Loi du 28 mars 1928 approuvant la Convention du 21 avril 1927 pour l'Amérique Centrale.

★★

Exposés des Motifs des Projets de loi approuvant les diverses conventions ci-dessus.

Rapports des Commissions de la Marine Marchande et des Finances de la Chambre des Députés, relatifs aux projets de loi ci-dessus.

Rapports des Commissions de la Marine Marchande et des Finances du Sénat, relatifs à ces mêmes projets de loi.

Compte-rendus des discussions de ces mêmes projets à la Chambre des Députés et au Sénat.

Projets de budgets des ports, de la Marine Marchande et des Pêches. Exercices 1920-1927.

Compte-rendus des discussions de ces projets, à la Chambre des Députés et au Sénat.

III. — *OUVRAGES DIVERS, TRAITÉS, CONFÉRENCES*

L. BAZIN. — La législation protectrice de la Marine Marchande (1913).

L. BAZIN. — Comment défendre notre Marine Marchande (1916).

O. BERTHÉLÉMY. — Cours de droit administratif.

F. BOUISSON. — La Marine Marchande (1914).

L. BOYER. — Les conventions conclues entre l'Etat et les Compagnies françaises de navigation (1918).

BUCHER. — Die Entstehung der Volkswirtschaft.

CHARLES-ROUX. — Notre Marine Marchande (1898).

CHARLES-ROUX. — Le péril de notre Marine Marchande (1917).

P. CLOAREC. — La renaissance de notre Marine Marchande (1919).

A. COLIN. — La navigation commerciale au XIX^e siècle (1901).

COLSON. — Cours d'économie politique. Livre VI.

- DANIELOU. — La Marine Marchande (1927).
- DUSSOL. — Les grandes compagnies de navigation allemandes (1908).
- FABRE. — Les grandes lignes de paquebots nord-atlantiques (1928).
- J. FLEURY. — La Marine Marchande (1899).
- A. de FOVILLE. — La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales (1880).
- C. GIDE. — Cours d'économie politique.
- A. de LAVISON. — La protection par les primes (1900).
- G. MICHON. — Les grandes compagnies de navigation anglaises (1913).
- H. PRIEUR. — Essai sur le problème économique de la Marine Marchande (1903).
- G. RIPERT. — Droit Maritime, 2^e édition 1922.
- A. RIQUOIR. — L'encouragement des Marines Marchandes (1906).
- M. RONDET-SAINT. — L'avenir de la France est sur mer (1911).
- L. ROUX. — La Marine Marchande. — L'avenir de la construction navale et de l'armement maritime en France (1923).
- P. de ROUSIERS. — Les grandes industries modernes (1926).
- M. SARRAUT. — Le problème de la Marine Marchande (1901).
- A. SMITH. — Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations (1776).
- R. VERNEAUX. — L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle et au commencement du XX^e (1903).

IV. — *JOURNAUX, REVUES, RAPPORTS*

Journal Officiel.

Circulaires du Comité Central des Armateurs de France.

Mer et Colonies (Revue de la Ligue Maritime et Coloniale).

Journal de la Marine Marchande.

Revue de la Marine Marchande.

Revue Politique et Parlementaire.

Rapports des Conseils d'administration des grandes compagnies de navigation, etc..., etc...

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER

5

L'importance des lignes régulières de paquebots et les conditions spéciales de leur exploitation justifiant l'aide pécuniaire que leur apportent la plupart des grands Etats modernes.

Section I

5

IMPORTANCE DES LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS
AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE, MORAL ET POLITIQUE.

1°) Dans l'économie mondiale.

Elles ont l'importance des moyens de transport en général avec les qualités de régularité, de rapidité, de confort, qui sont exigées par la clientèle moderne. — Circulation intense des personnes et des choses dans l'économie moderne. — Corollaire de la production intense. — Lois de ces déplacements. — Appels de population. — Courant d'affaires, de tourisme, etc. Circulation régulière ininterrompue.

2°) Dans l'économie nationale.

S'il est indispensable pour un grand pays d'être desservi par des lignes régulières de paquebots, il est hautement désirable que ces lignes — ou du moins un certain nombre d'entre elles — soient des lignes nationales. — En principe, les capitaux et les énergies d'un pays doivent s'exercer dans l'industrie la plus productive. — Les navires et spécialement les paquebots sont de véritables parcelles

flottantes du territoire national. — Sortes de colonisation de la mer. — Expansion sous une forme spéciale. — Domination. — Souveraineté, Législation et pavillon nationaux. —

Le paquebot, instrument d'expansion commerciale. — La marchandise suit le pavillon. Vrai surtout autrefois.

Le paquebot, instrument de publicité. — Rôle considérable. — Exposition flottante. — Synthèse de l'industrie et de l'activité nationale (Industries fondamentales et industries de luxe).

Le paquebot, instrument de prestige mondial et de liaison intellectuelle et morale.

Le paquebot, auxiliaire de la Marine Militaire en cas de guerre.

Conclusions :

La possession de lignes régulières de paquebots importe à un pays pour des raisons politico-économiques plutôt que pour des raisons proprement économiques.

Section II

14

LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DÉFAVORABLES DE L'EXPLOITATION DES LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS.

1°) Dépenses élevées.

Prix d'achat très considérable. — Construction très soignée. — Matières premières, main-d'œuvre. — Appareils moteurs perfectionnés. — Installations et emménagements luxueux et confortables. — Décoration raffinée. — Quelques prix. — « *Ile de France* ».

Amortissement rapide. — Progrès et changements rapides dans l'art nautique. — Dimensions croissantes. — Nouveaux modes de propulsion.

Changement rapide dans le type de paquebot à la mode.

Vieillessement rapide des emménagements. Goût de la clientèle pour la nouveauté.

Eléments spéciaux de cherté de l'exploitation. — Vitesse. — Dépenses croissant plus vite que la vitesse. — Loi. — Régularité. — Voyages à effectuer, même s'il n'y a pas de clientèle. — Confort. — Perte d'espace utilisable.

2°) *Recettes relativement faibles, insuffisantes.*

Nécessité de pratiquer des prix élevés pour rémunérer le capital engagé et payer les diverses dépenses d'exploitation. — Impossibilité de les élever au-dessus de ceux pratiqués par la concurrence. — Ententes qui en sont résultées. — Leurs avantages et leurs inconvénients. — Leur caractère précaire, à la merci d'une dissidence. — La concurrence est favorisée par les appuis financiers fournis par un grand nombre d'Etats à leurs compagnies de paquebots.

Section III

24

L'AIDE FINANCIÈRE DES ETATS A LEURS COMPAGNIES DE LIGNES
RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS.

1°) *Les raisons de cette assistance.*

Résultat des considérations ci-dessus. — D'une part, importance nationale des lignes régulières de paquebots ; d'autre part, difficultés propres à leur exploitation.

2°) *Les formes de cette assistance.*

Le protectionnisme douanier ne peut s'appliquer à une industrie qui s'exerce sur un domaine international. — La subvention s'impose donc, plus ou moins déguisée, plus ou moins ingénieuse dans son mécanisme, tendant toujours à augmenter les recettes ou à diminuer les dépenses, grâce à l'intervention de l'Etat. — Le document qui détermine cette assistance est la convention maritime auquel est joint

un cahier des charges. — Conventions dites postales et d'intérêt général. — Contrat synallagmatique. — Marché de service public.

3°) *Généralité de cette assistance.*

Tous les grands pays maritimes :

Angleterre. — C^{ie} Cunard et autres compagnies ; Trade Facilities Acts.

Etats-Unis. — Dollar Line, Océanic steamship, etc. ; Flotte d'Etat.

Allemagne. — Hamburg America, Norddeutschen Lloyd — Crédits divers.

Japon. — Nippon Yusen Kaisha ; Osaka, etc.

Italie. — Societa de Navigazione italiana ; Lloyd Sabauda ; Lloyd Triestino, etc.

Espagne. — Trasatlantica espagnola.

La France ne fait pas exception. Elle possède un réseau assez complet de lignes régulières de paquebots desservant les principales régions du globe avec lesquelles elle est en relations. Les Compagnies qui exploitent ces lignes sont liées à l'Etat par un ensemble de conventions que nous allons maintenant examiner en détail.

CHAPITRE II

38

Historique et nomenclature des conventions

Section I

38

HISTORIQUE DES CONVENTIONS MARITIMES FRANÇAISES

a) *Première période* : 1830-1850. — Essai d'exploitation directe par l'Etat des services maritimes réguliers.

b) *Deuxième période* : 1851 à la guerre de 1914. — Ex-

exploitation par des compagnies dites concessionnaires, auxquelles l'Etat est lié par des conventions et auxquelles il accorde des subventions.

Orient — Convention de 1851 avec les Messageries Impériales. Extensions successives des services, parallèlement au développement de notre politique coloniale.

Atlantique Sud — Convention de 1860 avec les Messageries Maritimes — Changements successifs.

Atlantique-Nord — Convention de 1861 avec la Compagnie Générale Maritime — Modifications successives.

Atlantique oriental : Côte occidentale d'Afrique, Convention de 1889 avec les Chargeurs Réunis ; Maroc, Conventions avec la Compagnie Paquet et la Compagnie Générale Transatlantique.

Afrique du Nord (Algérie-Tunisie). — Régimes successifs jusqu'aux Chartes-Parties actuelles.

Corse. — Régimes successifs — Conventions avec la Compagnie Fraissinet.

c) *Troisième période* : période de guerre. — Interruption ou réduction des services. Réquisition de la flotte.

d) *Quatrième période* : période d'après-guerre. — Période de réadaptation et de construction. — C'est cette période que nous allons étudier en détail.

Section II

60

ENUMÉRATION DES CONVENTIONS MARITIMES FRANÇAISES

ACTUELLEMENT EN VIGUEUR.

1°) Réseau Amérique du Nord. — Convention du 20 novembre 1912 avec la C. G. T. Modifié par l'avenant du 23 juin 1923.

2°) Réseau Amérique Centrale. — Convention du 21 avril 1927 avec la C. G. T.

3°) Réseau Amérique du Sud. — Convention du 31 janvier 1928 avec la C^{ie} Sud-Atlantique.

4°) Réseau Proche et Extrême Orient. — Convention du 29 décembre 1920 avec la C^{ie} des Messageries Maritimes.

5°) Réseau Algérie-Tunisie. Charte-partie du 1^{er} mars 1928 avec la C. G. T., la Cie Mixte et la Cie des Transports Maritimes à Vapeur.

6°) Réseau Corse. — Convention du 10 mai 1927 avec la C^{ie} Fraissinet.

7°) Réseau Maroc. — Convention du 10 janvier 1928 avec la C. G. T.

CHAPITRE III

65

Etude des clauses financières des conventions

Section I

66

FORMES SOUS LESQUELLES SE MANIFESTE L'ASSOCIATION FINANCIÈRE DE L'ETAT AVEC LES COMPAGNIES DE NAVIGATION.

a) Participation forfaitaire de l'Etat aux charges globales, ou subvention forfaitaire fixe.

Forme archaïque, démodée.

Survivances dans la convention de New-York de 1912 pour les quatre premières années d'exploitation et dans la convention de l'Amérique Centrale de 1927, pour la première partie de la subvention.

b) Participation de l'Etat aux charges de rémunération du capital.

Dividende des actions : Subvention révisable (convention de New-York 1912, avenant 1923) Sud-Atlantique et Messageries Maritimes par le truchement du compte d'exploitation. Convention de la Corse.

Intérêt des obligations : Garantie d'intérêt — Avenant de 1923 — Crédit Maritime.

c) Participation aux charges d'amortissement — Convention des Antilles et de l'Amérique Centrale 2^e et 3^e élément de la subvention.

d) Participation aux bénéfices et superbénéfices.

Convention de New-York 1912 (art. 6).

» des Messageries Maritimes 1920.

» Sud-Atlantique 1928.

» Corse 1927.

e) Participation aux pertes.

Inexistante dans la convention de New-York.

Convention des Messageries Maritimes.

» Sud-Atlantique.

» Corse.

f) Location de matériel par l'Etat aux compagnies. — Chartes-parties de 1928 C. G. T. — C^{ie} Mixte — Transports Maritimes à Vapeur.

g) Accords de tarifs — passages et fret — Conventions de 1928 du Maroc — C^{ie} G. T. — C^{ie} Paquet.

h) Facilités de Trésorerie — Pénalités, etc...

Section II

92

CONSÉQUENCES DE L'ASSOCIATION FINANCIÈRE ENTRE L'ÉTAT ET LES COMPAGNIES SUR LA GESTION DE CELLES-CI.

a) Mesures qui procurent à l'Etat des garanties réelles
Cautionnement.

Hypothèques.

Assurances.

b) Mesures réglementant la comptabilité d'exploitation.

Toutes les conventions où l'aide de l'Etat est fonction des résultats d'exploitation.

Convention de New-York « Compte de Révision » 3 éléments : Subvention moyenne des quatre dernières années — Capital moyen engagé — Rémunération de ce capital.

Convention des Messageries Maritimes 1920.

« Compte d'exploitation » — Recettes — Dépenses.

Convention de la Sud-Atlantique 1928.

« Compte d'exploitation » — Recettes — Dépenses.

Convention de la Corse.

« Compte d'exploitation » — Recettes — Dépenses.

c) Mesures de contrôle financier.

Mêmes conventions que ci-dessus.

Rôle des Inspecteurs des Finances.

Commissions.

CHAPITRE IV

106

Les clauses des conventions établies dans l'intérêt des usagers

1°) *Itinéraires et fréquence des voyages.* 106

Question primordiale. — Article premier de tous les cahiers des charges.

Rappel de l'énumération des conventions en vigueur, avec, pour chacune, énumération détaillée des lignes, escales desservies et fréquence des voyages.

2°) *Matériel naval.* 117

Question importante, longuement traitée dans les cahiers des charges.

Nombre de paquebots — Parfois énumération.

Tonnages minima, fixés ou prévus pour l'avenir.

Vitesse — Minima ou durée des traversées — Progrès constants.

Construction — Prescriptions détaillées d'avant-guerre.

Surveillance de la construction.

Installations et emménagements — Principe et détails.

3°) *Clauses en faveur des chargeurs.* 128

Le rôle des paquebots postaux comme transporteurs de fret.

Conditions de faveur pour les chargeurs français.

4°) *Représentation des usagers.* 130

Développement de cette idée dans les branches les plus diverses.

Registre des réclamations.

Comité consultatif des lignes de Corse.

Comité consultatif de la convention avec la Sud-Atlantique.

Commission consultative des chartes-parties d'Algérie-Tunisie.

5°) *Clauses en faveur du personnel.* 134

Généralité de telles dispositions.

Arbitrage obligatoire en cas de différend d'ordre collectif.

Législation sociale générale pour le personnel sédentaire.

Législation spéciale pour le personnel navigant.

CHAPITRE V

136

**Clauses des conventions établies dans l'intérêt
de l'Etat**

1°) *Clauses d'ordre militaire.* 136

Raison d'être de ces clauses.

Organisation du service en cas de guerre — Principe et
détails — Commentaires.

Aménagements spéciaux des navires dès le temps de
paix.

2°) *Clauses d'ordre postal.* 139

Importance de ces clauses.

Appellation de conventions « postales ».

Transport des dépêches. — Principe de l'obligation de
ce transport.

Principe de la gratuité ou caractère onéreux de ce
transport suivant les conventions.

Surveillance de l'Administration.

Question du monopole postal.

Transport des colis-postaux. — Réglementation très
sommaire.

Service important spécialement pour la France —
Païement.

Télégraphie sans fil. — Intérêt de la question à diffé-
rents points de vue. — Réglementation au point de vue pos-
tal. — Rédaction de cette réglementation évoluant vers une
plus grande simplicité.

3°) *Mesures de faveur pour les transports d'Etat.* 146

La question au point de vue théorique.

Faveurs — Contre-partie de la subvention — Méthode
contraire à la sincérité budgétaire. — Réductions existant

encore : Conventions de New-York, Algérie-Tunisie, Maroc.

— Commercialisation des transports d'état sur les Antilles.

4°) *Clauses d'intérêt national supérieur.* 148

Contrôle financier déjà examiné.

Contrôle de l'exécution du service — Commissaires du Gouvernement dans les ports ou au siège social des Compagnies.

Clauses de sauvegarde du caractère national des Sociétés.

CONCLUSION

151

APPRECIATION SUR LE RÉGIME CONTRACTUEL ACTUEL DES LIGNES RÉGULIÈRES FRANÇAISES DE PAQUEBOTS.

Renouvellement total de ce régime contractuel au cours des dix années qui se sont écoulées depuis la guerre.

Effort de rajeunissement, d'adaptation, de modernisation.

1°) *LA FORME ACTUELLE DES CONVENTIONS ET
AUTRES DOCUMENTS QUI DÉTERMINENT LE RÉGIME
CONTRACTUEL DES LIGNES RÉGULIÈRES DE PA-
QUEBOTS.* 152

Unité imparfaite de conception et de réalisation.

Présentation analytique insuffisante des cahiers des charges.

Codification des textes.

2°) *LE RÉGIME FINANCIER DES RESEAUX MARI-*

*TIMES CONTRACTUELS ET LES CHARGES BUDGÉ-
TAIRES.* 154

Les réseaux qui ne comportent pas de charges budgétaires (Maroc, Afrique occidentale, Algérie, Tunisie).

Les réseaux à subventions directes (Amérique du Nord, centre, Sud, Pays d'Orient, Corse).

La meilleure formule financière au point de vue budgétaire.

3°) *LE RÉGIME CONTRACTUEL ACTUEL DES
LIGNES RÉGULIÈRES DE PAQUEBOTS ET LA SATIS-
FACTION DES BESOINS AUXQUELS IL RÉPOND.* 159

Réglementation de services d'intérêt public.

Réseaux reliant la France à des possessions d'outre-mer (Algérie, Tunisie, Maroc, Afrique Occidentale).

Réseaux reliant la France à des possessions d'outre-mer et à d'autres régions (Amérique Centrale et Pays d'Orient).

Réseaux reliant la France uniquement avec d'importants pays étrangers (Amérique du Nord, Amérique du Sud).

